STATE LIBRARY OF PENNSYLVANIA
3 0144 00379980 6

# REFERENCE

# COLLECTIONS

Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/EconomicSocialHi0013Carn

Publications de la

Dotation Carnegie pour la Paix Internationale

Section d'Économie et d'Histoire

# HISTOIRE ÉCONOMIQUE & SOCIALE DE LA GUERRE MONDIALE

***Série Française***

DIRECTEUR

JAMES T. SHOTWELL

Professeur d'Histoire à l'Université Columbia (U. S. A.)

AVEC LA COLLABORATION DU

COMITÉ FRANÇAIS

CHARLES GIDE, Professeur au Collège de France *(Président)*.

ARTHUR FONTAINE, Président du Conseil d'Administration du Bureau International du Travail.

HENRI HAUSER, Professeur à la Sorbonne et au Conservatoire national des Arts et Métiers.

CHARLES RIST, Professeur à la Faculté de Droit.

---

*(Voir à la fin de ce volume la composition des Comités étrangers et la liste des monographies se rapportant à chaque pays).*

LA GUERRE ET LES TRANSPORTS

---

# POLITIQUE
ET
# FONCTIONNEMENT
DES
# TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER
## PENDANT LA GUERRE

PAR

**Marcel PESCHAUD**
Secrétaire général du Comité de Direction des grands Réseaux
de Chemins de Fer français

**PUBLICATIONS DE LA DOTATION CARNEGIE
POUR LA PAIX INTERNATIONALE**

*LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE, PARIS*
*YALE UNIVERSITY PRESS, NEW-HAVEN, U.S.A.*

# PRÉFACE

A l'automne de 1914, quand l'étude scientifique des répercussions de la guerre sur la vie moderne passa tout à coup du domaine de la théorie dans celui de l'histoire, la Division d'Économie et d'Histoire de la Dotation Carnegie se proposa d'adapter son programme de recherches aux problèmes nouveaux que la guerre allait susciter ou, si l'on préfère, aux problèmes anciens qu'elle allait transformer.

Le programme existant, tel qu'il avait été rédigé dans la conférence des économistes tenue à Berne en 1911 et qui traitait des questions alors actuelles, avait déjà donné lieu à des travaux de haute valeur, mais, pour bien des raisons, il ne pouvait plus être maintenu tel quel. Un nouveau plan fut donc tracé, à la demande du Directeur de la Division. Il avait pour but de mesurer, par une vaste enquête historique, le coût économique de la guerre et les perturbations qu'elle causerait dans la marche de la civilisation. Il y avait lieu de penser qu'en confiant une telle entreprise à des hommes compétents et d'esprit pondéré, et en la menant selon la méthode vraiment scientifique, elle pourrait finalement fournir au public les éléments nécessaires pour se former une opinion éclairée — et servir par là les intentions d'une Fondation consacrée à la cause de la Paix internationale.

Le besoin d'une telle analyse, conçue et exécutée dans le véritable esprit de la recherche historique, s'est fait de plus en plus sentir au fur et à mesure que la guerre s'est développée, déclenchant toute la multiplicité des forces nationales — non seulement celles qui visaient à la destruction, mais aussi celles qui aboutissaient à la création de nouvelles énergies productives. L'apparition de ces formes nouvelles d'activité économique qui, en temps de paix, se seraient traduites par un accroissement de richesse sociale et qui ont donné parfois l'illusion d'une prospérité grandissante — et, d'autre part, le spectacle de l'incroyable endurance dont firent preuve toutes les nations belligérantes pour sup-

220907

porter des pertes sans cesse accrues — ont rendu nécessaire de soumettre à un examen plus approfondi tout le domaine de l'économie de guerre.

Une double obligation s'imposa donc à la Division d'Économie et d'Histoire. Elle dut prendre pour règle de concentrer son travail sur les problèmes ainsi posés et de les étudier dans leur ensemble ; en d'autres termes, de leur appliquer les critériums et les disciplines de la méthode historique. En raison même de ce que la guerre, prise dans son ensemble, constituait un seul fait, quoique se répercutant par des voies indirectes jusqu'aux régions les plus reculées du globe, l'étude de la guerre devait se développer sur un plan unique, embrassant tous ses aspects à la fois et pourtant ne négligeant aucune des données accessibles.

Aussi longtemps que la guerre a duré, on ne pouvait songer à l'exécution d'un tel programme. On pouvait tenter des études occasionnelles et partielles (quelques-unes ont été publiées sous la direction de la Division Économique), mais il était impossible d'entreprendre une histoire générale — et cela pour des raisons évidentes. D'abord toute étude autorisée sur les ressources des belligérants aurait influencé directement la conduite des armées. Aussi les gouvernements avaient-ils grand soin de soustraire à toute enquête les données de la vie économique, même celles auxquelles, en temps normal, le public a accès. En dehors même de cette difficulté, les collaborateurs qui eussent été qualifiés pour ces études étaient pour la plupart mobilisés et par conséquent hors d'état de se livrer à de pareilles recherches. Le plan d'une histoire de la guerre fut donc ajourné jusqu'au moment où les circonstances rendraient possibles dans chaque nation non seulement la communication des documents, mais la collaboration des spécialistes, économistes, historiens, hommes d'affaires ; et où leur coopération à ce travail collectif ne pourrait plus donner lieu à des malentendus, ni quant à ses buts, ni quant à son contenu.

Dès la guerre finie, la Dotation reprit son plan primitif. Il se trouva qu'il s'adaptait assez bien, sauf quelques légères modifications, à la situation nouvelle. Le travail commença dans l'été et l'automne de 1919. Une première conférence des économistes composant le Conseil consultatif (*Advisory Board of Economists*), fut convoquée à Paris par la Division d'Économie et d'Histoire. Elle se borna à tracer un programme de courtes études préliminaires ayant trait aux principaux aspects de la guerre. Comme le caractère purement préliminaire de ces études fut encore accentué par le fait qu'elles portaient plus spécialement sur les problèmes urgents de l'Europe à ce moment, on décida de ne pas en faire des fragments de l'histoire générale mais d'y voir simplement des essais d'intérêt immédiat pour la période de l'après-guerre. Visiblement la conférence ne pouvait établir *a priori* aucun programme

d'ensemble ; il fallait créer un instrument plus spécialisé que celui qui existait si l'on voulait entreprendre l'histoire économique et sociale de la guerre. Pour cela il fallait une enquête menée d'abord par une organisation nationale et ne faisant appel que subsidiairement à une coopération internationale. Aussi longtemps que les faits relatifs à l'histoire de chaque nation ne seraient pas parfaitement connus, il serait vain de procéder à des analyses comparatives et l'histoire de chaque pays constituerait elle-même un inextricable labyrinthe. On décida donc de dissoudre l'ancien Comité européen de recherches et de le remplacer par un Comité de direction (*Editorial Board*) dans chacun des principaux pays (ou par un seul directeur dans les petits pays). La tâche de ces Comités devait se concentrer, au moins pour l'instant, sur l'histoire économique et sociale de leur pays respectif.

La première démarche du Directeur général fut de choisir les membres de ces Comités de Direction dans chaque pays. Si le plan de la Dotation avait besoin d'une justification, il suffirait de montrer les listes des noms de tous ceux qui, hommes de science ou hommes d'État, ont accepté la responsabilité de ces publications. Cette responsabilité est assez lourde, car elle implique l'adaptation du plan général aux conditions spéciales de chaque pays et à ses habitudes de travail. Le degré de réussite de l'entreprise dépendra du zèle avec lequel les collaborateurs de chaque nation accepteront d'y coopérer.

Une fois constitués les Comités de direction, un premier pas s'imposait pour la mise en train de notre histoire. Pas d'histoire sans documents. Avant tout il fallait rendre accessibles pour les recherches, dans la mesure compatible avec les intérêts de l'État, tous les documents de quelque importance relatifs à la guerre, locaux ou nationaux. Mais la constitution des archives est une lourde tâche qui appartient de droit aux Gouvernements et autres détenteurs de ces documents historiques, non aux historiens ou économistes qui se proposent de les utiliser. C'est une obligation incombant aux propriétaires qui les détiennent pour le compte du public. Les collaborateurs qui se sont chargés de cette partie de l'Histoire de la Guerre ne pouvaient que se borner à un rôle d'enquêteurs, et en acceptant la situation telle qu'elle était, résumer leurs découvertes sous forme de guides ou de manuels bibliographiques ; et peut-être aussi, en procédant à une comparaison des méthodes employées, contribuer à faire adopter celles trouvées les plus pratiques. Tel a été dans chaque pays le point de départ de nos travaux, quoiqu'on n'ait pas dans chaque cas rédigé sur ce point de monographie spéciale.

Pendant quelque temps il sembla qu'on ne pouvait dépasser cette première étape du travail limitée à la mise à jour des documents. Et

166

si notre plan avait comporté le dépouillement des seuls documents officiels, on n'aurait guère pu aller au delà, car une fois certains documents catalogués comme « secrets », il y a peu de gouvernements assez courageux pour oser briser les scellés. Par suite, des mines de matériaux indispensables à l'historien lui restent inaccessibles, quoique leur publication ne puisse présenter bien souvent aucun inconvénient. Tant que l'état d'esprit né de la guerre pesait ainsi sur nos recherches et risquait de les entraver pendant bien des années encore, il fallait découvrir quelque autre solution.

Heureusement, cette solution a pu se trouver grâce aux souvenirs et aux impressions personnels, appuyés d'ailleurs sur des documents dignes de foi, de ceux qui au cours de la guerre ont participé à la direction des affaires ou qui, simples observateurs, mais favorablement placés, ont pu recueillir de première ou de seconde main une connaissance précise de certaines phases de la guerre et de leurs conséquences sociales. C'est ainsi qu'a pu être établi le plan d'une série de monographies historiques ou descriptives où les faits seront exposés, non à titre officiel, mais néanmoins de source autorisée, monographies qui se classent à mi-chemin entre le type des mémoires personnels et celui des rapports officiels. Ces monographies constituent le principal de notre œuvre. Elles ne sont pas limitées aux faits de guerre ni même à ses suites immédiates, car l'histoire de la guerre se prolongera longtemps après que celle-ci aura pris fin. Elles doivent embrasser aussi la période de « déflation » au moins assez pour permettre de se faire, sur les perturbations économiques dues à la guerre, un jugement plus sûr que ne le permettrait le seul examen des faits immédiatement contemporains.

Avec cette nouvelle phase du travail, la tâche des directeurs a pris un nouveau caractère. Le plan des monographies a dû être compris en raison des collaborateurs disponibles plutôt qu'en raison des matériaux existant comme c'est le cas dans la plupart des histoires, car les sources étaient aux mains des collaborateurs eux-mêmes. Ceci, à son tour, impliquait une nouvelle attitude à prendre en face du double idéal d'exactitude et d'objectivité auquel doit toujours tendre l'historien. Pour permettre à chaque collaborateur de donner toute sa mesure, il fallait éviter de l'enfermer dans le cadre d'un programme trop rigide : il fallait prévoir que les mêmes faits seraient présentés sur des plans différents et vus sous des angles variés, et que des événements y seraient compris qui ne rentrent pas strictement dans les limites de l'histoire. Il ne fallait même pas vouloir obtenir partout une stricte objectivité. On ne pouvait empêcher une certaine partialité, née des nécessités de la controverse et de la défense. Mais cette partialité même est dans bien des cas une partie intégrante de l'histoire, les appréciations des faits par les contem-

porains étant aussi instructives que les faits mêmes sur lesquels elles portent. D'ailleurs le plan, dans son ensemble, est établi de façon que les monographies d'un même pays se contrôlent mutuellement ; là où ce ne serait pas le cas, nul doute que d'autres ouvrages parallèles, publiés dans les autres pays, ne puissent servir de correctif.

Outre ces monographies destinées à utiliser les sources, d'autres études sont en préparation ayant un caractère technique et limité, et portant sur des points précis d'histoire ou de statistique. Ces monographies ont, elles aussi, le caractère de travaux de première main, car elles enregistrent des faits recueillis assez près de leur source pour permettre des vérifications qui deviendraient impossibles plus tard. Mais d'autre part elles constituent aussi des applications de la méthode constructive par laquelle l'historien passe de l'analyse à la synthèse. Mais il s'agit d'une tâche difficile et longue et qui commence à peine.

On pourrait dire, pour caractériser les premières phases d'une histoire comme celle-ci, que l'on n'en est encore, suivant l'expression américaine, qu'à la « cueillette du coton ». Les fils emmêlés des événements restent à tisser pour fabriquer l'étoffe de l'histoire. Dans un travail constructif et créateur comme celui-ci, on peut être obligé de changer de plan et d'organisation.

Dans une entreprise qui implique une coopération aussi complexe et aussi variée, il est impossible d'établir, autrement que d'une façon très générale, la part de responsabilité des directeurs et des auteurs dans la rédaction des monographies. En ce qui concerne le plan de l'Histoire de la Guerre dans son ensemble et son exécution, c'est le Directeur général qui assume la responsabilité ; mais quant aux arrangements de détail et à la répartition des travaux entre les collaborateurs, c'est surtout l'affaire des Comités de direction et d'édition dans chaque pays, qui ont aussi à lire les manuscrits préparés sous leur direction. Néanmoins l'acceptation d'une monographie n'implique nullement l'approbation des opinions et conclusions qui s'y trouvent formulées. La Direction borne son rôle à s'assurer de la valeur scientifique des travaux, et à vérifier s'ils rentrent bien dans le cadre du plan adopté, mais les auteurs auront naturellement toute liberté de traiter les sujets à leur gré. De même aussi la Dotation, par le fait qu'elle autorise la publication de monographies, ne doit pas être considérée comme donnant son approbation aux conclusions qui s'y trouveront formulées.

C'est devant l'histoire seulement que la Dotation sera responsable : d'où résulte pour elle l'obligation de réunir et de présenter tous les faits et tous les points de vue aussi complètement et aussi exactement que possible, sans chercher à en éliminer aucun dès qu'ils sont essentiels à l'intelligence générale de la guerre.

*
* *

L'étude de la politique et du fonctionnement des transports par chemins de fer pendant la guerre rentrait essentiellement dans le cadre de l'histoire économique et sociale de la guerre mondiale. Les chemins de fer occupent, à l'heure actuelle, une place de premier rang dans l'outillage des nations. La vie des États est intimement liée à leur bon fonctionnement ; leur développement économique dépend, en grande partie, des progrès de leurs chemins de fer. Inversement, l'exploitation des chemins de fer est, en grande partie, conditionnée par le fonctionnement régulier de tous les rouages économiques et sociaux du pays. Il s'en suit que l'exécution des transports par voie ferrée devait se ressentir gravement du bouleversement économique et social causé par la guerre mondiale ; d'autre part, le succès de la guerre pour les États engagés dans le grand conflit dépendait essentiellement du maintien de leur vie économique et, par conséquent, de l'exploitation régulière de leurs chemins de fer.

Comment les chemins de fer français se sont efforcés de concilier leur lourde tâche militaire avec les exigences de la vie économique du pays; comment, malgré les difficultés de toute nature : techniques, économiques, financières, résultant de la guerre, les réseaux français ont su assurer la marche régulière de leur exploitation commerciale; c'est ce que montre M. Marcel Peschaud dans un travail très complet, basé sur une documentation très nourrie, que sa situation lui a permis de recueillir aux meilleures sources.

James T. Shotwell.

CARTE GÉNÉRALE
DES
CHEMINS DE FER
FRANÇAIS
LÉGENDE
Réseau de l'Est
Grandes Lignes
Lignes secondaires
Réseau du Midi
Grandes Lignes
Lignes secondaires
Réseau du Nord
Grandes Lignes
Lignes secondaires
Réseau du P.L.M.
Grandes Lignes
Lignes secondaires
Réseau de l'Orléans
Grandes Lignes
Lignes secondaires
Reseau de l'État
Grandes Lignes
Lignes secondaires
Réseau d'Alsace et Lorraine
Grandes Lignes
Lignes secondaires
ESPAGNE
LONDRES
SOUTHAMPTON
DORCHESTER
EXETER
BRUXELLES
COLOGNE
LIÈGE
COBLENCE
TREVES
LUXEMBOURG
METZ
STRASBOURG
PARIS
LILLE
ROUEN
CHERBOURG
BREST
NANTES
BORDEAUX
TOULOUSE
MARSEILLE
LYON
GENÈVE
BERNE
MONACO
NICE
TURIN
BARCELONNETTE
DIGNE
GAP
ANNECY
CHAMBÉRY
GRENOBLE
VALENCE
AVIGNON
ARLES
NÎMES
MONTPELLIER
PERPIGNAN
CARCASSONNE
BAYONNE
PAU
TARBES
AUCH
CAHORS
ROCHELLE
LA ROCHELLE
POITIERS
LIMOGES
CLERMONT
BOURGES
TOURS
ORLÉANS
CHARTRES
ROUEN
AMIENS
ARRAS
DOUAI
MONS
NAMUR
ANVERS
GAND
OSTENDE
DUNKERQUE
BOULOGNE
CALAIS
DIEPPE
LE HAVRE
CHERBOURG
VANNES
QUIMPER
BREST
ST MALO
CAEN
ÉVREUX
VERSAILLES
MELUN
TROYES
REIMS
METZ
NANCY
MULHOUSE
BÂLE
ZURICH
LAUSANNE
SION
FRIBOURG
NEUCHÂTEL
BESANÇON
DIJON
NEVERS
MOULINS
CLERMONT
AURILLAC
ALBI
MONTAUBAN
ROCHEFORT
LA ROCHELLE
NIORT
POITIERS
LIMOGES
ANGOULÊME
BORDEAUX
BAYONNE
PAU
TARBES
AUCH
TOULOUSE
CARCASSONNE
PERPIGNAN
MARSEILLE
TOULON
NICE
MONACO
TURIN
ALBERTVILLE
MOUTIERS
ST JEAN-DE-MAURIENNE
BRIANÇON
EMBRUN
SALUCES
CUNEO
DIGNE
BARCELONNETTE
CASTELLANE
GRASSE
CANNES
ANTIBES
MENTON
ORAGUIONAN
RAINOLES
ST RAPHAEL
ST TROPEZ
LES SALINS D'HYÈRES
ÎLE D'HYÈRES
ÎLE DE RÉ
ÎLE D'OLERON
ÎLE DE GROIX
ÎLE DE BELLE-ISLE
ÎLE DE WIGHT
GUERNESEY
JERSEY
ALDERNEY
G. Meyer del. 5 rue du Pont de Lodi, Paris

# AVANT-PROPOS

Nous nous proposons, dans la présente étude, d'exposer la politique et le fonctionnement des transports par chemin de fer en France pendant la grande guerre. Nous conformant au programme tracé par la Dotation Carnegie, nous nous sommes efforcé de donner surtout à cette étude un caractère documentaire. Les renseignements qu'elle contient ont été puisés aux sources officielles (actes législatifs et réglementaires, rapports des ministres), ou recueillis auprès des administrations des réseaux de chemins de fer, qui ont bien voulu compléter pour nous les renseignements publiés dans leurs rapports annuels ; nous leur en exprimons ici notre gratitude. La documentation sur laquelle repose cette étude prendra ainsi sa place dans l'ensemble des renseignements rassemblés par la Dotation Carnegie, en vue de permettre de dégager la physionomie d'ensemble de la grande guerre, avec ses développements et ses conséquences économiques.

Cette étude comprend cinq parties.

Dans la première, nous passons rapidement en revue l'historique des chemins de fer français. Pour comprendre l'organisation de ces chemins de fer, telle qu'elle existait au moment où la guerre éclata, et celle qui devait sortir de la guerre, il faut connaître l'évolution du régime administratif et financier des réseaux français depuis leur origine.

Nous avons consacré la deuxième partie à l'exposé de cette organisation en 1914. L'organisation des chemins de fer pendant la guerre étant basée sur leur organisation du temps de paix, la description de celle-ci était indispensable pour mieux se rendre compte des conditions de fonctionnement des réseaux pendant la guerre.

Nous nous bornerons à dire ici que les chemins de fer français ont été construits par des Compagnies, d'abord assez nombreuses, qui se sont, peu à peu, agglomérées dans six Compagnies ayant obtenu de l'État des concessions pour une période de temps s'échelonnant jusqu'en 1950 à 1960, et fonctionnant sous le contrôle de l'Etat. C'est le ministre des Travaux publics qui est chargé de veiller à l'exécution des dispositions de leur cahier des charges ; il est, en outre, armé de pouvoirs

propres en ce qui concerne la police des chemins de fer. Au point de vue financier, les conventions passées entre l'État et les Compagnies avaient organisé entre eux une véritable association d'intérêts, les Compagnies empruntant aux lieu et place de l'État pour faire face aux dépenses incombant à celui-ci, l'Etat de son côté garantissant aux actions des Compagnies, après le paiement aux obligations du revenu contractuel, un revenu minimum et consentant aux Compagnies, à cette fin, des avances remboursables et productives d'intérêt.

Un septième réseau fut créé en 1878, à la suite de la déconfiture de petites Compagnies, dans le sud-ouest de la France ; il prit un grand développement en 1908, à la suite du rachat du réseau de la Compagnie de l'Ouest avec lequel il fusionna ; il est exploité directement par l'Etat.

Au moment où la guerre éclata, il y avait donc cinq réseaux concédés à des Compagnies, fonctionnant sous le contrôle de l'Etat, et un sixième réseau exploité directement par lui. La guerre, en restituant à la France le réseau d'Alsace et de Lorraine, dont les lignes faisaient partie, avant la guerre de 1870, de la concession de la Compagnie de l'Est, allait porter le nombre des réseaux à sept, dont deux réseaux exploités par l'État.

La troisième partie de notre étude, de beaucoup la plus étendue, est consacrée à l'exposé de l'organisation et du fonctionnement des réseaux pendant la guerre.

Cet exposé contient nombre de renseignements qui pourront être utiles pour l'étude de la guerre en France, au point de vue économique.

Intimement associés aux opérations militaires elles-mêmes, les chemins de fer français ont tenu dans l'histoire de la guerre un rôle de premier plan ; mais nous n'avons pas cru devoir nous arrêter dans notre étude à la description de la participation purement militaire des réseaux dans la bataille (1) ; nous nous sommes borné, à cet égard, à faire connaître l'organisation militaire des réseaux en temps de paix et en temps de guerre. Tel est l'objet du premier chapitre de la troisième partie.

Même ainsi limitée, cette étude permettra au lecteur de se convaincre, avec les précisions nécessaires, de l'importance du rôle économique des chemins de fer pendant la guerre. Aussitôt après la première bataille de la Marne, en septembre 1914, on se rendit compte que la guerre nécessiterait la mise en œuvre de toutes les forces économiques du pays : les chemins de fer constituant l'un des éléments essentiels de l'outillage national, il fallut se préoccuper de modifier leur organisation, de façon à l'adapter aux nécessités nouvelles que le caractère et la durée probable de la guerre faisaient apparaître. C'est ainsi que l'autorité sur les réseaux,

(1) Nous renvoyons le lecteur, sur ce point, au remarquable ouvrage de MM. le colonel Le Hénaff et le capitaine Borneque, Paris, librairie Chapelot, 1922.

conférée, à l'origine, au ministre de la Guerre, passa progressivement, d'abord par délégation, puis par un dessaisissement progressif, entre les mains du ministre des Travaux publics et des Transports. D'autre part, les réseaux perdirent, depuis le début de la guerre, une grande partie de l'indépendance et de l'autonomie reconnues par leurs cahiers des charges. Réquisitionnés en hommes et en matériel par l'État, celui-ci les considéra comme un réseau unique et, au cours de la guerre, le nouveau caractère de leur exploitation ne cessa de se développer ; si bien qu'une fois la guerre terminée, il parut bien difficile de replacer purement et simplement les réseaux sous le statut juridique qui régissait, avant la guerre, leurs rapports avec l'État.

Le deuxième chapitre de la troisième partie est consacré à l'exposé du fonctionnement des réseaux depuis la guerre. Sans entrer dans des détails techniques qui n'avaient que faire dans le plan qui nous était tracé, il fallait cependant, pour donner au lecteur un aperçu de la tâche spéciale imposée aux réseaux par la guerre, abstraction faite des opérations militaires proprement dites, rappeler les différentes catégories de services d'ordre militaire leur incombant, qui s'ajoutaient à leur service normal, et en montrer l'importance. Celle-ci fut telle que, pendant les premières journées de la guerre, le service normal fut quasiment suspendu ; au bout de quelque temps il fut repris presque au compte-goutte ; petit à petit il acquit plus d'ampleur et, la guerre prenant un caractère durable, devenant aussi économique que militaire, il fallut s'appliquer à mettre le service normal à la hauteur des besoins, sans que, pour cela, le service militaire, bénéficiant toujours de la priorité, diminuât, bien au contraire.

La dernière partie de la section relative aux transports militaires est consacrée aux transports des armées anglaise et américaine. L'obligation de respecter, dans notre étude, les limites qui nous étaient assignées, nous a empêché de donner à l'exposé des transports américains l'étendue que nous aurions été heureux de pouvoir lui réserver. Une étude très complète en a été faite en France et a paru dans la *Revue générale des Chemins de fer*, sous la signature du lieutenant-colonel Andriot, que ses fonctions pendant la guerre avaient mis à même de connaître en détail le service des transports américains. Nous renvoyons à son ouvrage. Les renseignements que nous donnons nous-mêmes sur ce point permettront au lecteur de se rendre compte de l'importance du concours américain ainsi que de l'entente cordiale qui n'a cessé de régner entre l'état-major de l'armée des États-Unis et les autorités civiles et militaires françaises pour l'aménagement judicieux et la bonne utilisation des moyens d'action des deux nations en vue du but final.

La seconde section du chapitre II de la troisième partie est plus

spécialement consacrée à l'exposé de l'exploitation commerciale des réseaux pendant la guerre. Le lecteur trouvera ici le tableau des répercussions que la guerre et les transports militaires ont eues sur le service commercial des chemins de fer ; le service normal des réseaux ne s'est pas seulement trouvé exposé à des gênes, à des à-coups, à des difficultés de toute nature. Par suite des besoins nouveaux issus de la guerre, du développement des usines dans les régions non envahies par les armées ennemies, de la création même de certaines industries, par suite des difficultés de service sur certaines lignes, par suite également de la guerre sous-marine, qui a entravé les mouvements maritimes et modifié les conditions normales d'importation dans les ports, de nouveaux courants de trafic ferroviaires sont nés et certaines lignes ont eu à faire face à de gros transports pour lesquels elles n'étaient pas outillées. C'est ainsi que l'entrée en jeu de l'armée américaine et les sujétions imposées à certains réseaux, spécialement au réseau d'Orléans, par les installations et les transports de cette armée, ont exigé l'exécution de travaux fort importants sur un certain nombre de lignes. Les difficultés de cet ordre que les réseaux ont eu à vaincre n'ont d'ailleurs pas cessé avec la guerre ; il a fallu quelque temps pour que la situation économique du pays retrouvât un certain équilibre, et pendant cette période le trafic normal a subi encore des sujétions fort gênantes.

A ces difficultés s'en sont ajoutées d'autres, pendant et après la guerre; celles-ci étaient d'ordre technique ; les unes concernaient le matériel diminué en nombre et condamné à une usure rapide par le service intensif auquel il était soumis, tandis que, sous l'influence de diverses causes, les réparations devenaient très difficiles ; d'autres provenaient des difficultés d'approvisionnement en combustibles, et de la mauvaise qualité de ceux-ci ; d'autres enfin découlaient de la diminution numérique du personnel régulier et de la moindre valeur du personnel de remplacement.

A toutes ces difficultés s'ajoutaient, pour les deux réseaux sur lesquels la guerre s'est déroulée, les dommages de toute nature, résultant des opérations militaires et des destructions systématiques opérées par l'ennemi.

Pour venir à bout de ces difficultés, les réseaux ont dû recourir à toutes sortes de mesures, les unes en vue de remédier directement à ces causes de désorganisation, les autres, d'un caractère plus général, ayant pour but d'améliorer l'exploitation. Les premières sont décrites dans la seconde section, à la suite de l'exposé des difficultés auxquelles les réseaux avaient à faire face. Les secondes font l'objet de la troisième section consacrée à l'étude des initiatives d'ordre général prises par les réseaux, pendant et après la guerre, en vue d'assurer un meilleur service.

Toutes les difficultés rencontrées par les réseaux, toutes ces causes de désorganisation du service normal ont exercé une action déprimante sur la situation financière des administrations de chemins de fer. L'exposé de cette situation fait l'objet de la quatrième section de la troisième partie de notre étude, dans laquelle nous passons en revue la marche descendante des recettes et les moyens employés pour les relever, le mouvement ascensionnel des dépenses, avec l'analyse des principales causes de leur augmentation, enfin le renchérissement des capitaux et ses effets à la fois sur les budgets des réseaux et sur la valeur des titres de chemins de fer. A la fin de cette section, nous décrivons la marche impressionnante du déficit des réseaux.

Qu'on examine la situation des réseaux pendant la guerre, du point de vue administratif, du point de vue économique, du point de vue technique ou du point de vue financier, on constate que les conditions de leur fonctionnement ont été troublées d'une façon si profonde, qu'il a paru à peu près impossible, au moment du rétablissement de la paix, de replacer les réseaux dans le cadre administratif, économique et financier où ils avaient évolué avant la guerre. Des accords nouveaux intervinrent entre l'État et les compagnies, qui s'appliquèrent également aux réseaux d'État, pour liquider le passé et préparer l'avenir, pour restaurer les installations des réseaux et leurs finances, et pour les doter d'un statut plus conforme aux conceptions politiques et administratives nées de la guerre et plus en rapport avec les exigences d'une situation économique nouvelle. C'est à l'exposé du nouveau régime des chemins de fer, issu de la guerre, qu'est consacrée la quatrième partie de notre étude.

Enfin, dans une cinquième et dernière partie, nous nous sommes efforcé de mettre en relief le rôle particulier de chacun des grands réseaux et des chemins de fer d'intérêt local, pendant la guerre, et d'exposer les tâches spéciales auxquelles ils ont eu à faire face.

De cette étude des chemins de fer pendant la guerre se dégagent deux constatations générales. La première, c'est que le rôle des réseaux a été des plus difficiles, en même temps qu'il était de première importance. La seconde, c'est que de tous les organismes économiques du pays, les chemins de fer sont l'un de ceux que la guerre a soumis à la plus rude épreuve.

Pour avoir une connaissance complète du rôle tenu par les chemins de fer au cours de l'immense conflit, il ne faudrait pas se borner à l'étude du fonctionnement des réseaux dans l'ordre économique il serait nécessaire d'étudier également ce qu'ils ont fait dans l'ordre militaire. Nous avons déjà dit pourquoi nous avions dû laisser de côté cette partie de l'histoire des chemins de fer français pendant la guerre. Nous pensons que notre exposé de l'organisation des chemins

de fer en temps de guerre et des transports militaires qu'ils ont assurés pendant la guerre, permettra au lecteur de se faire une idée suffisante de l'importance du rôle militaire des chemins de fer français.

Si les réseaux n'avaient pas assuré les transports de mobilisation et de concentration avec la remarquable régularité qui leur valut, dès le début de la guerre, les félicitations du Gouvernement et la confiance du pays, que fût-il advenu de la France ? Si, après la première bataille de la Marne, ils n'avaient pas aidé l'armée à conjurer le péril du débordement de son aile gauche par l'aile droite de l'armée allemande, celle-ci s'installait à Calais et sur les côtes de la Manche, pour le plus grand dommage de la France et de l'Angleterre, et le sort de leurs armées eût été bien compromis. Si au cours de la guerre d'usure, qui dura de la fin de 1914 au printemps de 1918, les transports de toute nature confiés aux chemins de fer, transports stratégiques, transports de ravitaillement, transports sanitaires, etc... n'avaient pas été convenablement assurés, comment l'armée combattante aurait-elle pu soutenir la pression continue dont elle était l'objet de la part de l'ennemi ? Si les trains de troupes expédiés au secours de Verdun, plus tard au secours du front italien, puis, au printemps de 1918, au secours des armées anglaise et française de Picardie, n'avaient pas été acheminés aussi vite que les circonstances l'exigeaient, où les armées allemandes et autrichiennes se seraient-elles arrêtées ? Si enfin, malgré l'état de fatigue de nos réseaux en 1918, si malgré les nombreuses détériorations dont ils avaient été l'objet, ceux-ci n'avaient pu fournir l'effort nouveau qui allait leur être demandé, depuis le mois de juillet 1918 jusqu'à l'armistice, aurait-on pu obtenir que l'Allemagne déposât les armes avant la fin de cette année ? Et croit-on que si, malgré ses puissants moyens d'action, l'armée américaine n'avait trouvé en France que des réseaux désorganisés, hors d'état d'assurer les transports, auxquels elle ne pouvait entièrement faire face elle-même, le concours qu'elle apportait aux armées française et anglaise aurait eu toute son efficacité ?

Mais la dernière guerre ne fut pas seulement une guerre militaire, elle devint bien vite une guerre économique, toutes les forces de chacun des pays en lutte étant tendues vers cet unique objet : la victoire. Sans la valeur des soldats et de leurs chefs, sans la puissance de leur armement, la victoire n'aurait pu être gagnée par les armées alliées. Mais elles auraient également connu la défaite si leur force combative n'avait été soutenue par toute l'activité économique des pays dont elles portaient les drapeaux. Si les industries de guerre n'avaient pas fonctionné régulièrement, si la construction d'un armement toujours plus nombreux, toujours plus puissant, n'avait pas été rendue possible, si la fabrication des munitions n'avait pas été intensifiée, si la nourriture des soldats

n'avait pas été assurée, les armées auraient vite perdu leur valeur militaire. Et si, à l'arrière, l'ensemble des industries n'avait pas continué à fonctionner régulièrement, si l'agriculture avait cessé de recevoir les engrais et les instruments dont elle avait besoin, si l'alimentation régulière de la population civile n'avait pas été convenablement garantie, comment le pays aurait-il pu soutenir le long effort qui devait le conduire à la victoire, comment aurait-il trouvé les ressources matérielles qui lui ont permis de financer la guerre ? Que fût-il advenu de son moral, dont la bonne tenue était aussi nécessaire à l'arrière que sur le front ?

Toutes ces conditions du succès final n'ont pu être réalisées que grâce au fonctionnement satisfaisant des réseaux ferrés. Loin de nous la pensée de vouloir diminuer l'importance du rôle que les autres transports, les transports par eau, les transports sur route, au premier rang desquels les transports automobiles, ont joué pendant la guerre. Mais ces moyens de transport ne pouvaient tenir et n'ont tenu qu'un rôle secondaire dans l'immense circulation des personnes et des choses pendant la guerre. Que nos chemins de fer aient cessé de marcher régulièrement, la guerre était perdue. Et si quelqu'un pouvait douter encore du rôle capital des chemins de fer en temps de guerre, même en l'envisageant seulement du point de vue économique, qu'il se reporte aux *Mémoires de Ludendorff* et qu'il lise les diverses pages dans lesquelles le premier quartier-maître général de l'armée allemande pousse des appels de détresse en présence de la désorganisation progressive des chemins de fer de son pays et des crises redoutables qu'ils traversèrent à plusieurs reprises.

Certes, les chemins de fer français n'ont pas connu, de leur côté, que des jours heureux pendant la guerre. Ils ont eu, à plusieurs reprises, à traverser des moments difficiles. Mais, à aucun moment, leur fonctionnement régulier n'a été entravé ; à aucun moment les autorités militaires n'ont eu à se préoccuper de leur service, encore moins à redouter que l'armée pût souffrir de l'insuffisance de leur rendement.

Et cependant grandes furent les difficultés que leurs dirigeants eurent à surmonter ! Sans vouloir anticiper sur l'exposé qui en sera fait au cours de notre étude, qu'il nous soit permis d'indiquer ici très sommairement quelques-unes des principales.

La guerre eut pour conséquence de développer considérablement les importations et, par suite, l'importance du tonnage reçu dans les ports. De 34 millions et demi de tonnes, en 1913, ce tonnage est passé à 51 millions en 1916. Dans certains ports, le trafic a plus que doublé au cours de la guerre. Les chemins de fer ont du s'organiser pour faire face à cette augmentation de trafic, malgré la diminution de leur matériel roulant utilisable et de leur personnel régulier. D'autre part, les exportations

ayant beaucoup diminué pendant la guerre, il en résulta que le matériel à destination des ports était très mal employé ; de nombreux wagons devaient y être expédiés à vide, ce qui provoqua souvent des réclamations, d'ailleurs injustifiées, du public.

Le service des trains de voyageurs présenta de grandes difficultés pour les réseaux. La diminution du nombre des kilomètres-trains étant très supérieure à celle du nombre des voyageurs, de grands efforts durent être faits pour assurer convenablement le service.

C'est surtout du côté du matériel que ne tardèrent pas à surgir de graves embarras. Si les réseaux ne perdirent pas plus de 100 locomotives au début de la guerre, en revanche, ils se trouvèrent appauvris de 40.000 wagons, tombés aux mains de l'ennemi. Il fallut se hâter de reconstituer le parc. Grâce aux commandes de matériel neuf, l'effectif des locomotives, qui était de près de 14.000 en 1913, atteignit 14.700 en 1919, pour atteindre 16.486 en 1921 ; le nombre des voitures à voyageurs, qui était de 30.958 en 1913, n'était plus que de 29.852 en 1919 et de 28.300 en 1921 ; il est vrai que la capacité des voitures neuves était plus grande que celle des anciennes voitures. L'effectif des wagons de marchandises passait de 380.000 en 1913 à près de 400.000 en 1919, malgré la perte de 40.000 wagons, et à 427.000 en 1921, le tonnage des wagons neufs dépassant celui des vieux wagons. Pour pouvoir maintenir leur parc de matériel à la hauteur des besoins, les réseaux eurent fort à faire, car une bonne partie des ateliers de construction avait été détruite, dans le Nord et l'Est, et les autres ateliers étaient encombrés de commandes pour la guerre. Il fallut placer beaucoup de commandes à l'étranger, notamment aux États-Unis ; mais la guerre sous-marine n'en rendait pas la livraison facile et un certain nombre d'unités restèrent au fond de la mer.

Beaucoup plus grandes furent les difficultés que rencontrèrent les réseaux pour l'entretien de leur matériel. Par suite de l'impossibilité d'assurer régulièrement les petites réparations, qui en évitent souvent de plus importantes, par suite de la diminution du personnel affecté à l'entretien, par suite de l'intensité du service auquel le matériel était soumis, le matériel réformé pendant la guerre dépassa notablement la moyenne d'avant-guerre (le nombre des wagons réformés atteignit 25.000) ; et la proportion du matériel immobilisé s'accrut beaucoup à partir de 1917 : de près de 6 pour 100 pour les locomotives et de plus de 14 pour 100 pour les wagons. La situation s'aggrava en 1919, la proportion des unités immobilisées étant passée de moins de 10 pour 100, en temps de paix, pour les locomotives, à plus de 20 pour 100 ; de 8,8 pour 100 pour les voitures à plus de 26 pour 100 ; et de 3,7 pour 100 pour les wagons à 15 1/2 pour 100. La crise fut conjurée grâce à l'augmentation

des effectifs, à la modernisation de l'outillage des ateliers et au concours, sur une large échelle, de l'industrie privée.

A la fin de la guerre, l'acquisition du matériel américain, au nombre de 1.980 locomotives et 38.000 wagons, rendit grand service aux réseaux.

Ceux-ci éprouvèrent également de sérieuses difficultés par suite de la diminution de l'effectif du personnel régulier. Au moment où la guerre éclata, les réseaux occupaient 356.000 agents dont 30.000 auxiliaires. La guerre les priva de 70.000 agents, soit 20 pour 100 du personnel régulier. Le volume du trafic et les difficultés du service augmentant, il fallut absolument renforcer les effectifs. On le fit en développant beaucoup la main-d'œuvre féminine, en recourant aux retraités, aux étrangers. Au début de 1919, l'effectif total atteignait 391.000 agents, mais l'effectif régulier masculin, en diminution de 50.000 unités, ne représentait plus que 65 pour 100 de l'effectif total, au lieu de 85 pour 100 avant la guerre, alors que le trafic avait augmenté de 50 pour 100. Les difficultés des réseaux allaient être singulièrement accrues à la fin de la guerre, par l'introduction inopportune et précipitée de la journée de huit heures, réalisée par voie législative.

Mais ce furent les approvisionnements en charbon qui donnèrent aux réseaux les plus graves soucis. Les stocks, qui étaient importants en 1913, se maintinrent à un niveau suffisant jusqu'en 1917 ; mais, en 1918, la guerre sous-marine commença à produire des effets désastreux, et à certains moments, l'approvisionnement de tel ou tel réseau n'était plus assuré que pour quelques jours. Quand on pense aux conséquences qu'aurait pu avoir l'arrêt momentané ou seulement une réduction importante du nombre des trains, on ne peut évoquer ces souvenirs sans émotion.

D'ailleurs, indépendamment des difficultés concernant l'approvisionnement en charbon, les réseaux eurent à faire face à celles qui provenaient de la mauvaise qualité des combustibles fournis pendant la guerre, qui entraîna une usure plus grande des chaudières des locomotives et provoqua de nombreux incidents dans la marche des trains, le nombre des détresses des locomotives passant de 671, au 1er janvier 1913, à plus de 2.000, au 1er janvier 1918. Malgré une diminution du nombre total de kilomètres parcourus par les trains, au commencement de 1919, la consommation en charbon dépassait de 10 pour 100 celle d'avant-guerre, en raison de la mauvaise qualité du combustible ; la consommation moyenne des locomotives, par tonne remorquée et par kilomètre, était, pour la même raison, en augmentation de 23 pour 100.

Pour assurer la régularité des livraisons de combustibles, plusieurs réseaux se constituèrent une flotte pendant la guerre. D'autre part certains essayèrent ensuite le chauffage au pétrole ; mais le relèvement des prix du

pétrole empêcha la généralisation de son emploi. Enfin trois des réseaux, ceux qui se trouvaient dans les conditions les plus favorables à cet égard, arrêtèrent, après la guerre, un vaste programme d'électrification qui est en voie d'exécution, et dont l'achèvement aboutira à une sérieuse réduction de leur consommation houillère.

Si grandes que furent les difficultés créées par la guerre et ses suites aux réseaux, elles ne sont pas à mettre en parallèle avec les dommages matériels et financiers qu'ils éprouvèrent du fait des hostilités. Les Compagnies de chemins de fer ont payé à la guerre un lourd tribut. Tous les réseaux furent durement éprouvés, mais particulièrement cruel fut le sort des deux réseaux du Nord et de l'Est qui sortirent de la guerre décimés, ravagés, pillés.

Sur tous les réseaux, il fallut, après la guerre, reconstituer le matériel, le remettre en bon état d'entretien. Si, en 1923, ce travail put être considéré comme terminé pour le matériel roulant, il n'était pas encore complètement achevé, à cette date, pour les voies, et c'est surtout pour ce motif que le service des trains qui était, en 1923, redevenu très voisin de celui d'avant la guerre, au point de vue du nombre, n'est pas encore redevenu le même au point de vue de la vitesse des trains à marche rapide.

Les réseaux ont dû également reconstituer leur personnel par la substitution d'un personnel régulier au personnel de fortune grâce auquel le service avait pu être assuré pendant la guerre ; ils ont dû, d'autre part, augmenter leurs effectifs pour faire face aux exigences de la journée de huit heures. Cette œuvre délicate ne se réalisa pas sans à-coups. Certains éléments introduits sur les réseaux pendant la guerre y avaient apporté un esprit qui était loin de valoir celui du personnel régulier d'avant-guerre ; les chemins de fer ne furent pas non plus à l'abri de l'agitation ouvrière qui se produisit dans tous les pays après la guerre. Après quelques mouvements limités de grève, se produisit, en mai 1920, une tentative de grève générale qui commença par les chemins de fer et se poursuivit sur les réseaux pendant un mois. Cette grève aboutit à un échec complet pour ceux qui l'avaient déchaînée ; elle permit aux réseaux de se débarrasser d'un certain nombre de meneurs, de détruire les principaux foyers d'agitation ; depuis lors, l'ordre n'a cessé de régner sur les réseaux et le travail s'y effectue normalement.

Il convient de signaler d'ailleurs que la situation du personnel des chemins de fer a été grandement améliorée depuis la guerre. Non seulement les traitements ont été relevés dans une mesure qui, pour la majorité des agents égale, et même pour beaucoup de petits agents dépasse l'augmentation du coût de la vie, mais en outre le personnel a été doté d'un statut qui lui confère un ensemble d'avantages et de garanties

dont on ne trouverait l'équivalent, en France, dans aucune administration publique ni dans aucun établissement industriel.

Les avantages déjà considérables dont jouissait antérieurement le personnel des grands réseaux au point de vue de la retraite, de la solde de maladie, des soins médicaux et pharmaceutiques, des allocations accessoires au traitement, etc..., ont été consolidés et même élargis. Actuellement ceux de ces avantages qui peuvent être évalués en argent, représentent plus de 20 pour 100 en sus du traitement proprement dit.

D'autre part l'institution des délégués élus par le personnel pour conférer périodiquement avec le chef de service régional, le chef du service central et le directeur, a été généralisée et les attributions de ces délégués notablement élargies. Ceux-ci reçoivent communication des ordres généraux ainsi que des notes données au personnel et ils peuvent présenter leurs observations à leur sujet.

En outre, les peines disciplinaires graves ne peuvent être prononcées que sur l'avis d'un Conseil d'enquête composé de représentants du personnel, sous la présidence d'un délégué du directeur du réseau.

Nous renvoyons le lecteur, pour plus de détails, à la partie de notre étude relative au personnel ; mais il était bon d'indiquer, dès à présent, l'importance des avantages matériels et moraux consentis au personnel des grands réseaux depuis la guerre. A ceux qui résultent du statut s'ajoutent ceux qui lui ont été conférés par la convention de 1921 sur le nouveau régime des chemins de fer, que nous signalerons plus loin : sa représentation au Conseil supérieur des chemins de fer et l'institution d'un tribunal arbitral pour trancher les conflits d'ordre collectif.

Beaucoup plus difficile se présentait pour les réseaux, à la fin de la guerre, le règlement du problème financier. Lorsque la guerre éclata, la situation des chemins de fer français, sans être brillante, n'était pas mauvaise. Pour les cinq Compagnies, le coefficient d'exploitation, c'est-à-dire le rapport des dépenses aux recettes d'exploitation, était l'un des plus faibles des réseaux ferrés du monde : 55 pour 100 ; le produit net d'exploitation oscillait autour de 650 millions de francs, soit 25.000 francs par kilomètre exploité. La situation du réseau de l'État était moins favorable : son produit net kilométrique ne dépassait pas 6.000 francs en moyenne, et son déficit était d'environ la même somme par kilomètre exploité. L'exercice 1913, qui avait été affecté par de mauvaises récoltes, s'était clôturé, pour les cinq réseaux concédés, par un solde bénéficiaire de 2 millions, et pour le réseau de l'État par un déficit de 84 millions, soit un déficit de 82 millions pour l'ensemble du réseau français.

La guerre exerça une double action sur la situation financière des réseaux ; elle diminua leurs recettes et elle augmenta leurs dépenses et leurs charges dans une mesure encore plus considérable.

Pendant les années de guerre, les dépenses s'accrurent en moyenne de 61 pour 100 ; cette progression allait être singulièrement dépassée au cours des exercices suivants : en 1919, elle atteignait 216 pour 100 et en 1920, 470 pour 100 ; tant il est vrai qu'au point de vue financier comme en ce qui concerne l'exploitation et le personnel, les difficultés auxquelles les réseaux étaient soumis, loin de cesser avec la fin des hostilités, se maintinrent et se développèrent encore à bien des égards après la guerre. Au total, les dépenses passèrent de 1.274 millions en 1913, à 2.431 millions en 1918 et à 7.100 millions en 1920. Parmi les principales causes d'augmentation des dépenses, nous citerons : l'augmentation des dépenses de personnel, passant de 806 millions en 1913, à 2.640 millions en 1919 (augmentation 227 pour 100) et à 3.290 millions en 1920 (augmentation 308 pour 100) ; l'augmentation des dépenses de combustibles (le prix moyen de la tonne de houille passant de 20 à 30 francs selon les réseaux en 1913, à 80 francs en 1917, à 160 francs en 1919 et à 228 francs en 1920, soit une augmentation de plus de 800 pour 100) ; l'augmentation du prix de toutes les matières premières utilisées par les chemins de fer, ce qui aboutit à une majoration des dépenses d'entretien que l'un de nos réseaux chiffrait à 495 pour 100 pour les locomotives, 555 pour 100 pour les voitures et 650 pour 100 pour les wagons ; l'augmentation des indemnités pour pertes, retards et avaries, qui passaient de 17 millions en 1913 à 270 millions en 1920 ; l'application de la journée de huit heures qui coûta aux réseaux 1.100 millions par an. Tandis que les dépenses des réseaux suivaient cette ascension vertigineuse, leurs charges de capital s'accroissaient également dans une proportion importante, tant par suite de l'augmentation des sommes empruntées qu'à cause de l'élévation du taux de l'intérêt, provenant elle-même de la situation économique générale. Au total, les charges du capital obligations passaient de moins de 700 millions en 1913 à plus d'un milliard en 1920, et le montant des amortissements de 220 millions en 1913 à 350 millions en 1920.

D'un autre côté, les recettes des réseaux avaient fléchi de près de 300 millions en 1914, de plus de 200 millions en 1915. Dès 1916, elles dépassaient le chiffre de 1913, mais dans une mesure tout à fait insuffisante pour contrebalancer l'augmentation des dépenses. Le relèvement des recettes par la majoration des tarifs s'imposait. On y procéda sous deux formes différentes : par une majoration des prix des transports militaires, mis au niveau du prix de revient de ces transports, par conséquent sans bénéfice pour les réseaux (aussi bien pour les transports des armées alliées que pour les transports de l'armée française), et par un relèvement des tarifs commerciaux, qui fut réalisé en deux étapes ; en 1918, il fut seulement de 25 pour 100 ; en 1920, il fut porté à 140 pour 100

pour les marchandises et, pour les voyageurs, à 80 pour 100 en 1re classe, 75 pour 100 en 2e et 70 pour 100 en 3e. La majoration qui frappait les marchandises fut aggravée lors de la révision des tarifs de base qui fut effectuée ultérieurement. En fait, les prix de transport appliqués aux marchandises étaient, en 1923, de 230 pour 100, en moyenne, plus élevés qu'avant la guerre.

Les augmentations de recettes étaient malheureusement tout à fait insuffisantes pour compenser l'augmentation des dépenses, de sorte que le déficit de l'ensemble des réseaux, qui était de 82 millions en 1913, s'élevait progressivement à 573 millions en 1918, à 1.500 millions en 1919 ; il atteignit son apogée en 1920 : près de 3 milliards, pour redescendre à 2 milliards en 1921 et 1.300 millions en 1922. En fait, le déficit des réseaux, de 1914 à 1920, c'est-à-dire jusqu'au moment où le nouveau régime des chemins de fer fut instauré (tout au moins au point de vue financier), dépassa 6 milliards.

Ce n'était là d'ailleurs que l'un des dommages causés aux réseaux français par la guerre. Pour déterminer le total des dommages que la guerre leur a causés, il faut y ajouter les dommages matériels résultant de l'usure anormale du matériel et des installations ainsi que les destructions. Dans un rapport présenté à la Chambre des députés (par M. de Lasteyrie, sur le budget des dépenses recouvrables de 1921), le montant des dommages directs occasionnés aux voies, ouvrages d'art et ateliers et de l'usure anormale du matériel et des installations, a été évalué à près de 4 milliards. Au moment de l'armistice, la situation était la suivante sur les deux réseaux du front. Sur le réseau du Nord : 1.700 kilomètres de voies principales, plusieurs centaines de kilomètres de voies accessoires, 84 grands ponts, 8 grands viaducs et 5 tunnels, 333 gares ou stations, 115 alimentations d'eau étaient détruits. Sur le réseau de l'Est : 935 kilomètres de voies principales, 202 ponts en maçonnerie, 162 ponts métalliques, 10 souterrains et un nombre élevé de gares et stations.

L'effort accompli par ces Compagnies, avec l'aide de l'État, pour reconstituer leurs réseaux, fut tout à fait remarquable, car sur le réseau du Nord, dès le courant de 1919, la circulation était reprise sur 75 pour 100 de la longueur des lignes détruites. Au 1er juillet 1920, toutes les voies principales étaient reconstituées sur le réseau du Nord, 1.444 kilomètres de lignes étaient remises en exploitation ; 500 ponts sur 600 étaient reconstruits, 200 bâtiments de voyageurs. A la même date, 1.524 kilomètres de lignes détruites sur le réseau de l'Est étaient remises en exploitation; le total des sections non encore exploitées ne dépassait pas 40 kilomètres. On avait reconstruit 232 ponts. En 1923, ces deux réseaux fonctionnaient comme s'il n'y avait jamais eu de destructions,

et cependant tout avait été mis en œuvre par les Allemands pour retarder leur remise en état.

La question des dommages a été réglée entre les réseaux et l'État, au point de vue financier, dans la convention relative au nouveau régime des chemins de fer français. L'État a pris à son compte la réparation des dommages proprement dits, en se substituant aux Compagnies pour leur recours contre l'Allemagne ; il a également pris à sa charge le rétablissement des réseaux dans leur état d'avant-guerre, ainsi que le déficit des exercices de guerre jusque et y compris l'exercice 1920. Cet arrangement est en somme équitable ; il se rapproche de celui qui est intervenu en Angleterre et aux États-Unis, entre le gouvernement et les Compagnies, avec cette différence toutefois qu'en France l'État n'a pas garanti aux Compagnies leur revenu d'avant-guerre : il s'est borné à prendre à sa charge les insuffisances des exercices postérieurs à la guerre, ce qui était moins avantageux pour les Compagnies. Si équitable que soit cet accord, il ne récompense nullement les Compagnies de l'effort gigantesque qu'elles ont accompli pendant la guerre et du concours qu'elles ont fourni à l'État, sans lequel la guerre n'aurait pu être gagnée. On peut dire que les Compagnies de chemins de fer sont le seul fournisseur de l'État qui, non seulement ne se soit pas enrichi pendant la guerre, mais qui se soit appauvri. Un exemple frappant en est fourni par les conditions de règlement des transports militaires. Tandis que les fournitures militaires étaient en général largement rémunérées par l'État, les transports militaires des armées françaises et alliées ont été payés au prix de revient. D'autre part, la guerre a provoqué un relèvement général des prix qui pèse actuellement encore très lourdement sur les Compagnies, puisqu'elles ne sont pas libres de mettre leurs tarifs au niveau de leurs charges et que l'État ne les a autorisées à majorer les prix de transport que dans des conditions qui sont loin d'assurer leur équilibre financier.

Si les compagnies ont été gravement éprouvées par la guerre, leurs actionnaires et leurs obligataires ne l'ont pas moins été. Tout d'abord, ceux des deux Compagnies qui ont vu disparaître, en 1915, la garantie de leurs dividendes par l'État (P.-L.-M. et Nord) et ceux de la Compagnie de l'Est ont subi une appréciable diminution de leur revenu, ces Compagnies ayant, avec raison d'ailleurs, préféré réduire les dividendes que de supprimer ou même ralentir l'amortissement de leur capital. De ce fait, les sommes consacrées par l'ensemble des Compagnies au dividende et à l'amortissement des actions sont tombées de 146 millions et demi en 1913 à 117 millions et demi en 1918, la différence (près de 30 millions) provenant de la diminution du dividende des trois réseaux précités.

Mais les actionnaires ont subi un dommage beaucoup plus grand par suite de la dépréciation de leur capital. La valeur d'une action de chacune des cinq Compagnies atteignait, en 1913, 6.351 francs ; en 1920, elle n'était plus que de 3.960 francs, soit une perte de 37 pour 100. De 1913 à 1918, le revenu de ces actions passait de 277 fr. 50 à 228 fr. 50, pour remonter, en 1920, à 253 fr. 50, soit une perte de 17 pour 100 en 1918, et de 8 pour 100 en 1920, par rapport à 1913. Pendant ce temps, le revenu net subissait une diminution encore plus considérable par suite de l'augmentation considérable des impôts établis sur les titres.

Les obligataires n'étaient guère plus favorisés : si le revenu brut de leurs titres demeurait inchangé, le revenu net diminuait sensiblement sous l'empire de la même cause que pour les actions, et la valeur de leurs titres se dépréciait notablement. Une obligation 3 pour 100 de chacune des Compagnies représentait, en 1913, un capital de 2.041 francs ; ce capital n'était plus que de 1.692 francs en 1918, et de 1.452 francs en 1920, soit une dépréciation de 17 pour 100 en 1918 et de 28 pour 100 en 1920, par rapport à 1913. On a pu évaluer les pertes subies par les actionnaires et obligataires des cinq grandes Compagnies à plus de 6 milliards, de 1913 à 1920. Cette somme serait à ajouter aux dommages subis par les réseaux et l'État si l'on voulait déterminer l'ensemble des dommages que la guerre a causés aux chemins de fer français. Nous arriverions ainsi à un chiffre de 16 milliards pour la période s'arrêtant en 1920. Mais répétons ici que la guerre a continué à produire ses effets économiques après cette période et que ceux-ci continuent à peser lourdement sur l'exploitation des chemins de fer.

Le règlement du déficit de guerre des réseaux n'a pas été le seul objet de la convention du 28 juin 1921 sur le nouveau régime des chemins de fer. Celle-ci a également eu pour but de déterminer le fonctionnement des réseaux, pour l'avenir, sur des bases nouvelles dont nous tracerons ici, à grands traits, les principales lignes.

Tout d'abord, la France est restée fidèle au régime administratif des réseaux tel qu'il existait avant la guerre, qui avait fait ses preuves avant cette grande crise, et qui, pendant la guerre, s'est montré digne de la confiance du pays. Les six réseaux demeurent ce qu'ils étaient ; il s'y ajoute un septième réseau, celui d'Alsace et de Lorraine, provisoirement exploité par l'État. Les propositions socialistes de nationalisation et celles qui tendaient au rachat des divers réseaux en vue de la constitution d'un réseau unique, ont été écartées par le Parlement à des majorités considérables. Rien n'est changé à l'organisation intérieure des réseaux, qui conservent leur exploitation propre. Mais la guerre ayant montré l'intérêt d'une plus grande coordination de l'exploi-

tation des divers réseaux et d'une liaison administrative entre leurs services et les grands intérêts économiques du pays, on y a pourvu de deux façons :

1° Par la création d'un Comité de direction, composé de trois délégués de chaque réseau, qui délibère sur toutes les questions présentant pour eux un intérêt commun, et assure la coordination technique des réseaux ainsi qu'une liaison étroite et constante de leurs services. Les décisions qu'il prend, à la majorité, sont obligatoires pour tous les réseaux ;

2° Par l'institution d'un Conseil supérieur des chemins de fer qui donne son avis au ministre des Travaux publics sur toutes les questions d'intérêt commun aux réseaux, en matière technique, commerciale, administrative et financière. Il est composé des membres du Comité de direction des réseaux, de représentants du personnel et de représentants des grands intérêts du pays (fonctionnaires, délégués des grandes organisations commerciales, industrielles et agricoles).

Ce qui distingue très nettement chacun de ces deux corps, c'est que le Conseil supérieur ne donne que des avis ; il est le Conseil du ministre, tandis que le Comité de direction est l'organisme qui prend des décisions sur toutes les questions importantes communes aux grands réseaux. Le ministre des Travaux publics est représenté dans ce Comité et dans ce Conseil par un commissaire du gouvernement qui soutient les vues du gouvernement dans leurs délibérations, peut faire mettre des questions à leur ordre du jour, provoquer une seconde délibération, mais ne prend pas part aux votes.

La convention nouvelle a renforcé les pouvoirs du ministre des Travaux publics sur deux points. Tout en respectant l'initiative des réseaux en matière de tarifs, elle a conféré au ministre le pouvoir de réduire les tarifs spéciaux dont le taux lui paraîtrait contraire à l'intérêt national ; toutefois, il ne peut user de ce pouvoir qu'après avoir provoqué deux délibérations du Conseil supérieur et, en cas de désaccord avec lui, le ministre ne peut passer outre qu'en vertu d'une décision du Conseil des ministres.

D'autre part, lorsqu'en vertu des dispositions en vigueur, le ministre a le droit de prendre une décision touchant à l'exploitation des réseaux, il peut désormais, si les réseaux ne s'y conforment pas, faire procéder d'office, après une mise en demeure, à l'exécution, aux frais des réseaux, des mesures qu'il a prescrites.

L'organisation financière des réseaux a été mise en harmonie avec la nouvelle organisation administrative. La nouvelle convention a créé un fonds commun destiné à réaliser la solidarité financière des grands réseaux, à pourvoir à l'équilibre de leurs recettes, dépenses et charges,

et à leur faire, le cas échéant, les avances nécessaires au fonctionnement de leur trésorerie. Ce fonds est alimenté par les excédents de recettes des réseaux ; en cas d'insuffisance, les tarifs doivent être majorés dans la mesure nécessaire et suffisante à l'établissement de l'équilibre du fonds commun. En cas de besoin, des avances peuvent lui être consenties par le Trésor public.

Sur ses recettes brutes, chaque réseau prélève ses dépenses d'exploitation, ses charges financières (intérêts, amortissements, etc...), les insuffisances des participations financières et des exploitations annexes, le dividende des actions, dont le montant est fixé par la convention, la prime de gestion. L'excédent des recettes brutes, s'il existe, est versé au fonds commun ; en cas d'insuffisance de ces recettes, la différence est prélevée sur le fonds commun.

Les excédents du fonds commun doivent tous être employés, tout d'abord à rembourser le Trésor de ses avances, puis à constituer une réserve dont le montant sera fixé par le ministre ; les excédents appartiendront ensuite à l'État. Ultérieurement les tarifs pourront être abaissés de façon à ramener l'équilibre des recettes et des charges du fonds commun.

Parmi les sommes que chaque réseau peut prélever sur ses recettes brutes, nous avons mentionné la prime de gestion. Pour intéresser les actionnaires et le personnel à une bonne exploitation, il leur est alloué une prime calculée sur l'augmentation des recettes et sur la diminution des dépenses de chaque exercice par rapport à l'exercice 1920, pris comme base de comparaison. La prime revenant aux actionnaires comporte divers prélèvements au profit du fonds commun, de façon à en limiter la progression ; la prime du personnel, qui est approximativement du double de celle des actionnaires, ne comporte pas ces prélèvements. D'autre part, une pénalité, qui porte sur la prime des actionnaires, peut être infligée aux réseaux dont le déficit annuel dépasserait celui de 1920.

La convention comporte un certain nombre de dispositions nouvelles destinées à rendre le rachat des concessions moins onéreux pour l'État.

Les clauses financières de la convention rendent encore plus étroite qu'antérieurement l'association d'intérêt entre l'État et les Compagnies. Les Compagnies continuent à emprunter pour faire face aux dépenses incombant à l'État, ce qui a l'avantage de ménager son crédit. Le Trésor public intervient, comme nous l'avons dit, en cas d'insuffisance des recettes du fonds commun, pour assurer le paiement des intérêts et de l'amortissement du capital et du dividende des actions. Ces dispositions donnent aux titres des grands réseaux une sécurité complète.

Ajoutons enfin que la convention nouvelle a organisé un tribunal

d'arbitrage auquel doivent être soumis les conflits d'ordre collectif, portant sur les questions de salaire ou de travail, survenant entre les administrations des réseaux et leur personnel.

Bien que nous ayons dû arrêter notre étude à l'année 1920, la dernière qui ait été régie, au point de vue financier, par les anciennes conventions, nous tenons à noter, en terminant, qu'à l'heure actuelle la situation des grands réseaux est en voie d'amélioration progressive. L'organisation nouvelle créée par la convention de 1921 fonctionne dans de bonnes conditions et la collaboration des réseaux, de leur personnel et des représentants des grands intérêts du pays a déjà produit d'heureux résultats. En 1923, l'œuvre de reconstitution des réseaux dévastés était terminée ; le parc de matériel des réseaux était en augmentation, par rapport à 1914, de 36 pour 100 pour les locomotives, de 20 pour 100 pour les wagons ; le service des trains était redevenu sensiblement le même qu'en 1914 ; les dépenses n'étaient plus en augmentation, à la fin de 1922, que de 3.800 millions par rapport à 1913 ; l'augmentation des recettes était de 212 pour 100 par rapport à 1913 (140 pour 100 pour les voyageurs et 252 pour 100 pour la petite vitesse) ; le nombre des wagons de marchandises chargés était sensiblement le même qu'en 1913, compte tenu de l'augmentation de tonnage ; le coefficient d'exploitation était revenu à 90 pour 100, en diminution de 32 pour 100 par rapport au chiffre le plus élevé qu'il ait atteint ; pour la première fois, depuis 1919, l'exploitation a laissé, en 1922, un produit net de 350 millions. Malheureusement, les charges financières des réseaux demeuraient en augmentation de 72 pour 100 par rapport à 1913. Il s'ensuit que le bilan des réseaux restait encore déficitaire (1.147 millions en 1922). Si regrettable que soit cette situation, il convient de remarquer qu'elle est cependant en voie d'amélioration notable puisque le déficit avait atteint 3 milliards en 1920 et 2 milliards en 1921 ; la réduction du déficit était donc en 1922 de 60 pour 100 par rapport à 1920.

En somme, la situation des chemins de fer français se présente actuellement sous un jour favorable. Ils ont payé un lourd tribut à la guerre et au bouleversement économique qui en est résulté. Mais, à aucun moment de leur histoire, même au milieu des dures épreuves qu'elles ont traversées, les Compagnies n'ont manqué à leurs engagements financiers. Elles en ont été récompensées, car la solidité de leur crédit leur a permis de faire face aux difficultés les plus graves qu'elles aient jamais connues depuis leur origine. Appuyées sur la confiance du pays, elles envisagent maintenant l'avenir avec confiance.

Octobre 1923.

---

PREMIÈRE PARTIE

# Les Chemins de Fer français avant la Guerre

## CHAPITRE PREMIER

### Les Débuts. — La première Période jusqu'en 1842

C'est en 1823 que fut accordée, en France, la première concession de chemin de fer, la ligne d'Andrézieux à Saint-Étienne d'une longueur de 20 kilomètres. Mais ce n'est véritablement qu'à partir de 1832, après les premiers essais de locomotives à vapeur, que les chemins de fer prirent leur physionomie de transport public, les premières lignes construites jusqu'alors n'ayant pour objet principal que de transporter les marchandises des centres industriels jusqu'aux voies navigables.

Comme toute industrie nouvelle dont les résultats sont, dès l'abord, incertains, l'industrie des chemins de fer débuta, en France, par une période assez longue de tâtonnements et d'hésitations. De nombreuses concessions étaient accordées par l'État, ne présentant généralement qu'un intérêt strictement local et n'offrant qu'un développement de peu d'importance. Il n'y eut, au début, ni programme d'ensemble, ni plan d'exécution de large envergure. Qui eût dit alors, et même longtemps après, que les chemins de fer pourraient être appelés à jouer, dans la vie économique et dans la défense du pays, un rôle aussi important que celui qu'ils ont tenu depuis lors !

Le premier programme comportant l'exécution de lignes assez étendues fut soumis au Parlement en 1833 : il ne put aboutir. On continua, au cours des années suivantes, à accorder de nombreuses concessions, portant sur des lignes secondaires constituées en tronçons séparés. Ces concessions étaient accordées sans règles fixes, les conditions imposées au concessionnaire variant, pour ainsi dire, avec chaque contrat.

Les règles fondamentales des conventions futures commencent néanmoins à se faire jour : durée de la concession fixée à 99 ans, la ligne

devant faire retour à l'État à l'expiration de ce délai, clauses spéciales contenant des stipulations d'ordre technique et réservant le droit de contrôle de l'État ; intervention de l'Etat tant pour la construction des lignes (seules les dépenses de superstructure et de matériel roulant restant à la charge des concessionnaires) que pour l'affermissement du crédit des Compagnies, soit sous la forme de souscription partielle du capital par l'État, soit par voie de promesse d'une garantie d'intérêts.

Telles sont les dispositions principales qui ressortent des cahiers des charges alors en vigueur, ou qui résultent des travaux des deux commissions extra-parlementaires à qui, en 1837 et en 1839, le Gouvernement avait confié l'étude des questions intéressant la politique générale en matière de chemins de fer.

A la fin de l'année 1841, 805 kilomètres de lignes d'intérêt général avaient été concédées. Le réseau en exploitation comprenait 573 kilomètres ; presque toutes les grandes lignes étaient ébauchées.

---

## CHAPITRE II

### La Loi du 11 juin 1842. — Le Tracé des Réseaux

Le 11 juin 1842, la Chambre des députés vota une loi qui contenait en germe le programme complet de la politique française en matière de chemins de fer.

Cette loi traçait les lignes principales du réseau, correspondant aux grands courants de trafic :

Lignes de Paris vers la frontière de Belgique, vers l'Angleterre par divers points du littoral ; vers la frontière d'Allemagne, par Nancy et Strasbourg ; vers la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ; vers la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême et Bayonne ; vers l'Océan par Tours et Nantes ; vers le centre de la France, par Bourges. Lignes de la Méditerranée vers le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse. Lignes de l'Océan à la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

Toutes ces lignes, sauf les deux dernières, convergeaient vers Paris. C'était la conséquence à la fois de la configuration géographique et de l'organisation politique de la France. On a, depuis lors, souvent regretté cette contexture du réseau national. Cette organisation a eu, cependant, des avantages incontestables. Rien n'empêche d'ailleurs de la corriger en améliorant les lignes transversales. La dernière guerre, au cours de laquelle les transports transversaux ont pris, ainsi que nous le verrons, une grande importance, a démontré en effet la nécessité d'une politique ferroviaire facilitant les courants de trafic dirigés des ports de l'Océan vers l'Europe centrale.

#### *Le système financier*

La loi de 1842 organisait un système nouveau pour la construction des chemins de fer. Les départements et les communes intéressés prenaient à leur charge les deux tiers des indemnités à payer pour les terrains et bâtiments ; le tiers restant, ainsi que les terrassements, les ouvrages d'art et stations, demeuraient à la charge de l'État.

Les concessionnaires ne devaient fournir que la voie de fer et le matériel d'exploitation.

Cette association de l'État et de l'industrie privée, qui est à la base de toute la politique française en matière de chemins de fer, présentait, alors surtout, de grands avantages. Elle conciliait d'une part les difficultés que l'on éprouvait à réunir, pour la construction des chemins de fer, les capitaux nécessaires, et d'autre part l'impossibilité où se trouvait l'État, avec ses seules ressources financières, de mener à bien l'œuvre considérable à accomplir.

### *Les résultats*

La promulgation de la loi de 1842 imprima un vif essor aux chemins de fer.

C'est de cette époque que datent la concession et la construction de la plupart des grandes lignes actuelles. Aussi, devant l'engouement qui se manifesta alors pour les chemins de fer, succédant à la réserve des premières années, voit-on l'État modifier, peu à peu, sa position vis-à-vis des concessionnaires.

Il ne recherche plus, comme auparavant, un entrepreneur ; ce sont les entrepreneurs qui s'adressent à lui. Il impose ses conditions, fixe le tracé des lignes et stipule à son profit des avantages financiers plus importants. La durée des concessions nouvelles est plus réduite. L'État se réserve enfin le droit de rachat à toute époque, moyennant le versement d'une annuité.

En 1847, la longueur des lignes concédées atteignait 4.133 kilomètres et celle du réseau en exploitation 1.921 kilomètres.

## CHAPITRE III

### La Crise de 1847 et la Période allant jusqu'en 1859

Une crise économique assez violente vint, à cette époque, entraver l'essor des chemins de fer. La prospérité des premières entreprises avait amené l'État à accorder des concessions d'une durée de plus en plus limitée et à morceler, d'une manière exagérée, les différentes lignes. Beaucoup de petites Compagnies nouvelles ne purent même achever les travaux commencés. D'autre part les actions des Compagnies prospères firent, en bourse, l'objet d'une spéculation inouïe : les chemins de fer semblaient vouloir drainer à leur profit tous les capitaux disponibles au détriment des autres branches de l'activité nationale. La situation se compliqua, en outre, du fait des mauvaises récoltes. Plusieurs Compagnies furent obligées de suspendre leurs paiements. La déchéance fut prononcée contre certaines d'entre elles ; l'État vint au secours des autres, notamment en augmentant la durée primitive des concessions et en allongeant les délais prévus pour l'achèvement des travaux.

A peine cette crise venait-elle de prendre fin, qu'une deuxième crise, provoquée par la révolution politique du 24 février 1848, éclata. La panique s'empara du marché financier et les cours des actions de chemins de fer s'effondrèrent. Plusieurs Compagnies durent suspendre leurs paiements.

C'est alors que, cherchant à profiter de la situation, le Gouvernement provisoire, au lendemain de la révolution, déposa un projet de loi qui tendait à la reprise de tous les réseaux existants par l'Etat, moyennant une juste indemnité versée aux actions. Mais, devant l'hostilité du Parlement, ce projet fut retiré, peu après, par le Gouvernement lui-même. Ce fut la première manifestation, en France, de la politique de nationalisation des chemins de fer. Il devait s'écouler trente années avant que l'État devint lui-même transporteur, et nous verrons plus loin que le réseau de l'État français est né beaucoup plus des circonstances que d'une idée préconçue.

Après 1848, la situation des Compagnies s'améliora très rapidement ; la plupart d'entre elles purent attribuer à leur capital des dividendes

élevés ; mais, à côté de ces Compagnies prospères, d'autres végétaient misérablement ; défectueusement établies au point de vue économique ou écrasées par les dispositions d'un cahier des charges trop strict elles ne couvraient pas leurs frais d'exploitation.

La politique du gouvernement de Napoléon III, en matière de chemins de fer, eut comme principaux buts :

1° La prolongation régulière des concessions pour une durée de 99 ans, afin d'offrir aux concessionnaires la possibilité de donner à leurs entreprises tout le développement convenable ;

2° L'établissement d'un régime financier uniforme comportant la concession d'une garantie d'intérêts aux Compagnies dont le crédit était incertain ;

3° La diminution des frais de construction et d'exploitation par la fusion des réseaux de façon à faire face aux déficits des mauvaises lignes avec les bénéfices de lignes plus productives.

Ce sont ces conditions nouvelles qui permirent, aux environs de l'année 1857, aux six grandes Compagnies de chemins de fer françaises, alors existantes, de se constituer, dans l'ordre suivant : Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de Paris à Orléans, de l'Ouest et du Midi.

D'autre part, la garantie d'intérêts de l'État, en permettant de confier la construction des lignes à des entrepreneurs privés, partout où il s'en présentait, réduisit notablement les charges du Trésor.

A cette époque, la longueur exploitée des réseaux était de 8.700 kilomètres. Les capitaux engagés atteignaient 4.124.000.000 francs, les recettes brutes s'élevaient à 396 millions donnant un produit net d'exploitation de 221 millions. La longueur des lignes concédées, déclarées d'utilité publique, en construction ou à construire, était de 5.568 kilomètres, faisant ainsi, avec les lignes en exploitation, un total de 14.268 kilomètres.

---

## CHAPITRE IV

### Les Conventions de 1859

Une crise financière assez grave avait marqué l'année 1857. Elle ne tarda pas à réagir sur la situation financière des Compagnies de chemins de fer. Le marché de l'argent se resserrait et le crédit se dérobait devant les Compagnies au moment même où celles-ci avaient assumé les plus lourdes charges. Pour empêcher un arrêt des travaux qui paraissait inévitable, il fallait des fonds et beaucoup de Compagnies se trouvaient dans l'impossibilité d'assurer la stricte exécution de leur cahier des charges.

Deux solutions s'offraient alors au gouvernement : ou bien laisser les Compagnies subir le sort qui résulterait, pour chacune d'elles, de la valeur de ses lignes et de la solidité de son crédit ; ou bien venir en aide aux Compagnies et consolider leur crédit.

C'est à cette deuxième solution que le Gouvernement s'arrêta.

Les conventions de 1859 n'eurent, en fait, pour objet, que de donner aux Compagnies les moyens de traverser la période de mise en valeur des nouvelles lignes, en faisant avancer par le Gouvernement chaque année les sommes nécessaires pour payer l'intérêt et l'amortissement des emprunts et pour donner aux actionnaires un dividende voisin de celui qui leur était acquis quand était survenue la crise.

Les principales dispositions de ces conventions étaient les suivantes :

Les concessions de chaque Compagnie étaient divisées en deux sections distinctes : l'ancien et le nouveau réseau. L'ancien réseau comprenait les lignes concédées, en général, avant 1857 ; le nouveau réseau, les lignes concédées ultérieurement. La garantie d'intérêts ne jouait plus pour les lignes de l'ancien réseau, mais s'appliquait aux lignes du nouveau réseau, voies secondaires beaucoup moins productives et dont la plus grande partie était encore à construire.

Le taux de cette garantie était fixé à 4 pour 100, pour une durée de cinquante années, à 4,65 pour 100 en comprenant l'intérêt et l'amortissement. Les avances de l'État, à ce titre, devaient lui être remboursées dès que les produits du nouveau réseau auraient dépassé l'intérêt garanti, et, si elles n'avaient pu l'être intégralement avant l'expiration de la

concession, être imputées, jusqu'à due concurrence, sur la somme due à la Compagnie par l'État pour la reprise de son matériel roulant.

On voulut toutefois que les recettes de l'ancien réseau pussent contribuer aux charges du nouveau réseau. On stipula que toute la portion du produit net de l'ancien réseau qui dépasserait un certain chiffre kilométrique se déverserait sur le nouveau réseau pour couvrir, jusqu'à due concurrence, l'intérêt garanti par l'État.

C'est ce système qu'on a appelé communément le système du déversoir.

Ainsi deux parts étaient faites dans le produit net de l'ancien réseau : jusqu'à un certain chiffre, le revenu était réservé à ce réseau : cette limite était calculée de façon que ce revenu réservé permît :

1° D'assurer aux actions un dividende fixe, basé sur le revenu des dernières années ;

2° De pourvoir au service des obligations afférentes à ce réseau ;

3° De fournir un appoint de 1,10 pour 100 nécessaire pour compléter, avec la garantie d'intérêts de 4,65 pour 100, l'intérêt et l'amortissement effectifs des obligations émises pour l'exécution du nouveau réseau, dont le taux réel ressortait ainsi à 5,75 pour 100.

Au delà de cette limite, l'excédent du produit net de l'ancien réseau se déversait sur le nouveau réseau.

En compensation de ces avantages, les Compagnies devaient partager avec l'État, à partir de 1872, la portion de leur produit net qui excéderait un chiffre fixé pour chacune d'elles.

Les conventions de 1859, qui furent heureuses pour le pays, ne comportèrent pas pour les Compagnies d'avantages particuliers en dehors du rétablissement de leur crédit. Mais cet avantage était considérable.

L'État qui, s'il n'avait pu utiliser le crédit des Compagnies pour l'achèvement du nouveau réseau, aurait dû emprunter, à des conditions relativement onéreuses, les capitaux nécessaires, était certain ainsi, tout en étant dispensé de contracter des charges excessives, de voir construire un grand nombre de lignes dont le rendement financier devait être problématique pendant de longues années, mais qui pouvaient offrir des avantages au point de vue de l'intérêt public.

Les Compagnies, d'autre part, demeuraient intéressées au développement du trafic, tant de l'ancien que du nouveau réseau, avec l'espoir d'éteindre un jour leur dette et de recouvrer la liberté de leur dividende.

Dans les années qui suivirent, le trafic se développa d'une façon remarquable. En 1869, le réseau total exploité s'étendait sur une longueur de 21.009 kilomètres, accusant une augmentation de 76 pour 100 par rapport à 1859. Le total des lignes concédées atteignait 23.888 kilomètres.

Les recettes brutes s'étaient élevées à 634 millions et le produit net de l'exploitation à 321 millions, en augmentation respectivement de 60 pour 100 et de 45 pour 100 par rapport à 1859.

L'obligation d'étendre le réseau des voies ferrées, pour répondre aux besoins des populations, nécessita de nouvelles conventions avec les Compagnies, notamment en 1863, 1868 et 1875. Ces conventions concédèrent des lignes nouvelles, principalement avec des subventions en capital, des subsides à fonds perdus. Les Compagnies acceptèrent, dans la plupart des cas, de faire à l'État l'avance de sa subvention et d'en être remboursées par des annuités.

---

## CHAPITRE V

### Constitution du Réseau de l'État

On assista alors à la naissance de nombreuses petites Compagnies qui se constituèrent pour obtenir la concession de lignes nouvelles, d'importance secondaire. Chaque région voulait avoir son chemin de fer. Or le gouvernement ne pouvait pas imposer aux grandes Compagnies la construction de lignes qui s'annonçaient comme notoirement improductives et ne répondaient qu'à des besoins strictement locaux ; d'autre part, il voulait éviter de donner aux grandes Compagnies un monopole exclusif.

Pour toutes ces raisons, de nombreuses concessions, portant sur des réseaux de peu d'étendue, furent mises en adjudication et attribuées à de petites Compagnies, parmi lesquelles on peut signaler, comme les plus importantes, la Compagnie des Charentes et le réseau de la Vendée.

En réalité ces Compagnies avaient fait de la construction de leur réseau avant tout une question de spéculation.

Construites à grands frais, ces lignes ne correspondaient à aucun trafic important, et, dès leur ouverture, leurs résultats financiers furent déplorables.

Aussi un grand nombre de ces Compagnies secondaires ne tardèrent-elles pas à tomber en faillite ou à se déclarer impuissantes à réaliser l'objet de leur concession. En 1875, notamment, la Compagnie des Charentes ne put faire face à ses engagements.

Après l'échec d'une combinaison reposant sur la reprise des réseaux des Charentes et de la Vendée par la Compagnie d'Orléans, le Parlement invita le Gouvernement à entamer des négociations pour racheter les concessions de ces réseaux. Ces négociations aboutirent et furent consacrées par une loi du 10 mai 1878.

Deux décrets organisèrent ensuite le régime d'exploitation de ce réseau d'État, organisation dont le caractère devait être provisoire, la majorité parlementaire étant hostile à une exploitation directe par l'État.

Telle fut l'origine du réseau de l'Etat ce fut la première dérogation à la politique française traditionnelle qui, jusqu'ici, avait consisté à concéder les lignes de chemins de fer à des Compagnies privées et à les faire exploiter par elles sous le contrôle de l'État. Elle résulta des circonstances et ne fut pas l'application d'un plan préconçu.

## CHAPITRE VI

### Le Plan Freycinet

A cette époque, la France venait d'entrer dans une période de grande prospérité économique. Les lignes exploitées s'étendaient sur une longueur de 26.300 kilomètres, mais beaucoup de régions restaient encore mal desservies et l'opinion réclamait avec insistance un développement toujours plus grand du réseau des voies ferrées. C'est alors que M. de Freycinet, ministre des Travaux publics, ancien collaborateur de Gambetta pendant la guerre de 1870, élabora tout un vaste programme de travaux, comportant la création de nombreuses lignes nouvelles, auquel son nom est demeuré attaché.

Ce « grand programme », qui vit le jour au cours de l'année de 1878, fut accueilli avec enthousiasme par l'opinion publique.

Il portait sur la construction d'environ 10.000 kilomètres de lignes nouvelles, et envisageait un reclassement des lignes existantes. Le réseau complémentaire comprenait : 1° diverses lignes décidées en principe, mais non concédées ; 2° un certain nombre de lignes d'intérêt local qui seraient classées dans le réseau d'intérêt général ; 3° enfin des lignes entièrement nouvelles destinées à desservir les régions encore déshéritées.

Les tentatives d'exécution du plan Freycinet n'amenèrent, en réalité, que d'amères désillusions et, aux excédents de recettes jusqu'alors enregistrés dans le budget de l'État, ne tardèrent pas à succéder de lourds déficits. L'estimation des grands travaux du plan Freycinet se montait à plus de 9 milliards, dont 1 milliard à fournir par les Compagnies et 8 milliards au compte du Trésor. Ces sommes étaient écrasantes pour l'époque, d'autant plus que l'année 1882 vit se déchaîner une crise financière qui affecta lourdement les finances publiques.

Des discussions passionnées s'élevèrent, en même temps, au sujet du mode d'exploitation des lignes nouvelles, sans qu'aucune solution fût adoptée. Des commissions furent nommées, chargées d'étudier toutes les faces du problème ; mais la réalisation du plan Freycinet demeurait toujours en suspens.

Il fallait pourtant sortir du système où l'on s'était lancé, qui consistait à entreprendre des travaux épars, sans savoir par qui les lignes nouvelles seraient exploitées, ni même si les chemins commencés pourraient être terminés.

Ce fut l'objet des conventions de 1883.

---

## CHAPITRE VII

### Les Conventions de 1883

Après de longues discussions au Parlement, où se trouvèrent aux prises partisans et adversaires du rachat et de l'exploitation directe des chemins de fer par l'État, le Gouvernement annonçait aux Chambres, le 22 février 1883, l'ouverture de négociations avec les grandes Compagnies de chemins de fer.

Le 11 juin 1883, le ministre des Travaux publics, M. Raynal, déposa, sur le bureau de la Chambre des députés, quatre conventions conclues avec les Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée, du Nord, de l'Est et du Midi ; le 28 juin et le 17 juillet, il en présenta deux autres, pour les Compagnies d'Orléans et de l'Ouest.

Ces conventions qui, jusqu'à la convention du 28 juin 1921, ont constitué, avec le cahier des charges des réseaux, la charte des grandes Compagnies de chemins de fer françaises, furent approuvées et promulguées le 20 décembre 1883.

Grâce à elles, l'État assurait, à quelques exceptions près, la réalisation des travaux prévus dans le grand programme de M. de Freycinet, en en remettant l'exécution aux Compagnies privées.

Tout en exécutant pour le compte de l'État la construction des lignes neuves, les Compagnies devaient fournir une subvention fixe de 25.000 francs par kilomètre, et le matériel roulant, estimé alors généralement aussi à 25.000 francs par kilomètre.

Pour le réseau du Nord, la combinaison était un peu différente ; la compagnie versait à l'État une somme forfaitaire de 90 millions.

L'État, en revanche, prenait l'engagement de rembourser aux Compagnies, au moyen d'annuités, s'échelonnant sur toute la durée des concessions, les dépenses qui lui incombaient.

D'après les conventions antérieures, quand l'État participait, sous forme de subvention, à la construction des lignes, le montant de cette subvention était fixe et la part à la charge de la compagnie variait de manière à compléter le chiffre de la dépense réelle : cette méthode présentait l'avantage d'inciter les Compagnies à rechercher la solution la plus économique. Les conventions de 1883 disposaient, au contraire, que la part des Compagnies dans les dépenses d'établissement serait fixe et que celle de l'État varierait avec le montant de la dépense réelle.

C'est qu'alors l'État demandait aux Compagnies de prendre la concession de lignes qu'elles n'avaient jamais étudiées : il était impossible de leur laisser l'aléa de la construction.

Les Compagnies s'engageaient, d'autre part, à faire à l'État l'avance de sa quote-part en mettant leur crédit à sa disposition.

La distinction établie par les conventions de 1859 entre l'ancien et le nouveau réseau était supprimée ; elle ne subsistait que pour le compte d'établissement de deux Compagnies, le Nord et le Paris-Lyon-Méditerranée, mais n'avait d'autre objet que de limiter à un maximum l'appel possible à la garantie de l'État.

Le système du déversoir disparaissait ; à sa place on fixait, pour chaque Compagnie, un revenu minimum, comprenant le service des obligations et un dividende garanti.

Ce système apparaissait alors comme le meilleur mode de concours financier de l'État pour la construction des lignes dont personne ne demandait la concession et dont la charge aurait pu rester à son compte. La situation financière difficile imposait, en outre, à l'Etat, en 1883, la nécessité d'éviter toute espèce d'emprunt et de reporter sur la période la plus longue possible le paiement de sa subvention. Enfin, la situation des Compagnies à cette époque permettait tous les espoirs ; au cours des années précédentes, celles qui avaient dû faire appel à la garantie de l'Etat étaient déjà entrées dans la période de remboursement, et on était fondé à prévoir que les charges nouvelles assumées par l'État, du fait de la garantie d'intérêts, n'auraient qu'une répercussion peu importante sur les finances publiques.

D'autre part, la durée de la garantie d'intérêts était prolongée, pour l'Orléans et le Midi, jusqu'à la fin de la concession, pour l'Est et l'Ouest jusqu'à une date intermédiaire ; pour les Compagnies du Nord et de Paris-Lyon-Méditerranée, elle devait prendre fin en 1914, précisément au début de la guerre, c'est-à-dire au moment où elle aurait été le plus utile.

Sur la plupart des autres points, les conventions de 1883 maintenaient les dispositions des conventions antérieures. Comme contre-partie des charges qu'il assumait, au titre des subventions et de la garantie d'intérêts, l'État se réservait de partager avec les Compagnies les bénéfices éventuels ; toutefois, le chiffre du dividende réservé, à partir duquel l'État serait admis au partage des bénéfices, était abaissé et la part de l'État était portée de la moitié aux deux tiers de ces bénéfices. L'État retrouvait ainsi la compensation des sacrifices qu'il avait consentis en accordant aux Compagnies sa garantie.

Le droit de rachat était maintenu au profit de l'État et rien n'était changé à la procédure prévue par les conventions antérieures pour son exercice.

Nous reviendrons plus loin, avec plus de détails, sur ces dispositions.

## CHAPITRE VIII

### Période allant jusqu'au Rachat de la Compagnie de l'Ouest. — Le Rachat de l'Ouest

On prévoyait, au moment de l'élaboration des conventions de 1883, que la durée de construction des lignes nouvelles n'excéderait pas dix années.

Les faits ne répondirent pas à cette attente. Une crise économique succéda à la période de prospérité qui avait précédé l'année 1883. Non seulement les recettes des chemins de fer n'accusèrent aucune plus-value, mais encore elles furent en diminution. Aussi, dès 1884, toutes les Compagnies, sauf le Nord, durent avoir recours à la garantie d'intérêts. Il fallut ralentir considérablement l'exécution des travaux neufs, de façon à diminuer les charges financières de l'Etat et des Compagnies et la période d'achèvement des lignes nouvelles se trouva ainsi considérablement retardée.

Une fois la crise passée, la situation des réseaux français ne tarda pas à s'améliorer rapidement. En 1898, la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée remboursait à l'État les sommes qu'elle avait antérieurement empruntées au titre de la garantie d'intérêts ; elle ne devait plus jamais y avoir recours jusqu'en 1914 ; bien plus, ses excédents permirent à plusieurs reprises d'admettre l'État au partage des bénéfices. La Compagnie du Nord continua à ne faire jamais appel à la garantie de l'État. Les Compagnies de l'Est, d'Orléans et du Midi, après avoir fait appel à la garantie, commencèrent à rembourser leur dette.

En 1908, seule, la Compagnie de l'Ouest faisait appel à la garantie ; sa situation paraissait fort obérée ; c'est ce qui motiva, en partie, le rachat de sa concession. D'autre part, par ce rachat et la réunion du réseau de cette Compagnie à son propre réseau, l'État améliorait notablement la situation de celui-ci qui allait devenir le second réseau français au point de vue de l'étendue. Par là l'État pourrait également, pensait-on, exercer une plus grande action sur la politique des chemins de fer. A cette époque, le parti radical était au pouvoir ; le rachat des chemins de fer figurait dans son programme. Aussi, pour beaucoup, le rachat de l'Ouest n'était-il qu'un prélude et devait-il être ultérieurement

suivi du rachat des autres réseaux. Pour les partisans de l'étatisme, cette opération n'offrait que des avantages ; la France allait avoir, dans le réseau de l'État, un réseau modèle : au pis aller, ce serait, disait-on, une opération blanche au point de vue financier.

La dette de garantie de la Compagnie de l'Ouest atteignait alors 432 millions et il était difficile de prévoir à quelle époque, et même si jamais elle pourrait être remboursée.

Ce rachat se heurta cependant à une vive opposition au Parlement, et il ne fut adopté qu'au bout de deux ans, en 1908, à une faible majorité.

L'État entra en possession du réseau de la Compagnie de l'Ouest le 1er janvier 1909. Le réseau de l'État, qui n'avait que 3.000 kilomètres de lignes en exploitation, s'étendit, de ce fait, sur une longueur de près de 9.000 kilomètres.

Une loi de 1911 régla l'organisation administrative et financière du réseau.

---

## CHAPITRE IX

### Période allant du Rachat de l'Ouest jusqu'à la Guerre

Le rachat du réseau de la Compagnie de l'Ouest et son exploitation par l'État ne donnèrent pas les heureux résultats que ses promoteurs en attendaient. Le déficit, que l'on constatait déjà antérieurement sur le réseau racheté, ne cessa de s'accroître, d'année en année, dans des proportions considérables. Alors que, avant la guerre, la situation des Compagnies était, en somme, satisfaisante, celle du réseau de l'État était franchement mauvaise.

A la veille de la guerre, le réseau français avait acquis un développement de 41.000 kilomètres, en augmentation de 53,50 pour 100 sur 1883, date à laquelle avaient été signées les conventions qui avaient permis cette extension. L'opposition parlementaire avait qualifié ces conventions de « scélérates » ; en réalité, elles ont procuré à la France un grand bienfait. Les recettes brutes du réseau atteignaient 2 milliards laissant un produit net de 749 millions en augmentation respective de 77 pour 100 et de 46 pour 100 sur les résultats correspondants de 1883.

DEUXIÈME PARTIE

# L'Organisation administrative et financière des Réseaux

Au point de vue administratif et financier, les réseaux français se divisent en deux groupes distincts : d'une part, les réseaux exploités par des Compagnies concessionnaires; d'autre part, les réseaux de l'État : le réseau de l'État proprement dit, dont nous venons d'indiquer l'origine, et le réseau d'Alsace et de Lorraine composé de lignes qui, avant la guerre de 1870, faisaient partie du réseau de la Compagnie de l'Est. Ce dernier réseau n'ayant été réincorporé dans le réseau français qu'après la guerre, nous le laisserons en dehors de notre étude.

## CHAPITRE PREMIER

### Les Compagnies concédées. — Caractères généraux

A la base des contrats qui lient les Compagnies et l'État se trouve l'acte de concession par lequel les Compagnies s'engagent à exécuter les travaux des lignes et à en assurer l'exploitation, moyennant la perception de taxes sur les usagers.

La propriété des lignes reste à l'État, qui a rétrocédé aux Compagnies leur exploitation dans des conditions définies par l'acte de concession ainsi que par les conventions qui se sont succédées depuis l'origine des chemins de fer et que nous avons passées en revue dans la partie précédente. Les dernières grandes conventions qui régissaient les chemins de fer avant la guerre étaient les conventions de 1883. Elles ont été remplacées en partie, après la guerre, par la convention du 28 juin 1921, qui a modifié assez profondément les conventions antérieures, tant au point de vue administratif qu'au point de vue financier.

Ces concessions ont été accordées par des actes législatifs. Leurs modalités ont varié selon les époques.

La durée des concessions actuellement en cours a été fixée à 99 ans. Elle a été calculée de manière à permettre aux Compagnies d'amortir les capitaux empruntés pour l'établissement des lignes et de réaliser éventuellement des bénéfices. Les concessions viennent à expiration aux dates ci-dessous :

| | |
|---|---|
| Réseau du Nord ..... | le 31 décembre 1950 |
| — de l'Est..... | le 27 novembre 1954 |
| — d'Orléans..... | le 31 décembre 1956 |
| — du P. L. M ..... | le 31 décembre 1957 |
| — du Midi..... | le 31 décembre 1960 |

A ces différentes époques, les réseaux reviendront en toute propriété à l'État, gratuitement, réserve faite du matériel roulant et des approvisionnements, que l'État aura à payer à leur valeur.

L'État, autorité concédante, a gardé un droit de contrôle sur la gestion des Compagnies. Tout d'abord, les Compagnies sont régies par un cahier des charges dont les stipulations sont à peu près identiques pour tous les réseaux. Les prescriptions les plus importantes visent le tracé, le mode d'exécution et le délai d'achèvement des lignes, leur entretien et leur exploitation, la durée de la concession, les conditions du rachat et de la déchéance de la concession, les tarifs et les conditions relatives aux transports des voyageurs et des marchandises, enfin, des stipulations au profit de certains services publics.

Ce cahier des charges forme, en quelque sorte, l'ensemble des conditions auxquelles a dû se soumettre le concessionnaire du service public pour obtenir la concession ; il fait partie du contrat de concession.

L'État détermine, en outre, par voie d'autorité, unilatéralement, les mesures relatives à la police et à la sûreté de l'exploitation des chemins de fer.

Enfin, par des organismes appropriés, l'État assure le contrôle constant de l'exploitation, tant technique que commerciale, des chemins de fer.

### A) *Organisation administrative*

Les Compagnies concédées sont constituées sous la forme de sociétés anonymes commerciales par actions. Elles sont régies par des statuts particuliers à chacune d'elles.

Comme dans toutes les sociétés anonymes, le pouvoir appartient,

en définitive, à l'Assemblée générale des actionnaires qui a, dans ses attributions, la nomination des administrateurs, l'approbation des comptes, la fixation du dividende, etc...

En fait, c'est au Conseil d'administration, élu par l'Assemblée générale des actionnaires, qu'appartient la gestion de la Compagnie. Ses pouvoirs sont très étendus : il nomme le directeur, les chefs de service et tous les employés ; il fixe leurs traitements ; il autorise tous marchés, achats ou contrats passés au nom de la Compagnie, fixe ou modifie les tarifs, sous réserve de l'homologation du ministre ; en un mot, il statue sur tous les objets relatifs à l'administration de la société.

Sous l'autorité du Conseil d'administration, les Compagnies ont à leur tête un directeur. Celui-ci est chargé de préparer et d'exécuter les décisions du Conseil d'administration. Il en est différemment à la Compagnie du Nord, où les fonctions de direction sont exercées par un Comité composé d'un nombre restreint d'administrateurs.

L'organisation intérieure des Compagnies comporte trois grands services :

1° L'exploitation, qui comprend le service des gares, le mouvement des trains, le service commercial ;

2° La voie, qui comprend la construction, l'entretien et l'amélioration des voies, bâtiments et signaux ;

3° Le matériel et la traction qui comprend l'étude, l'achat et l'entretien du matériel roulant, l'achat du combustible.

En outre, un certain nombre de services, purement administratifs, sont rattachés à la direction (secrétariat général, comptabilité et finances, contentieux).

### B) *Organisation financière.*

*Le capital.* — Le capital des Compagnies se subdivise en capital-actions et en capital-obligations. A l'origine, les actions constituaient la totalité du capital des Compagnies; les Compagnies ont eu ensuite recours uniquement à des émissions d'obligations pour se procurer les fonds nécessaires à leur exploitation.

Etant donné que les chemins de fer affectent le caractère d'un service public d'intérêt général, l'État ne pouvait se désintéresser de la constitution du capital des Compagnies; aussi, les diverses conventions qui leur ont accordé leurs concessions contiennent des clauses spéciales à ce sujet, particulièrement en ce qui concerne le minimum du capital-actions.

Le montant de ce capital varie selon les Compagnies, ce qui s'explique par les différences qui existent entre les réseaux au point de vue de leur étendue, de leur importance et de leur trafic.

| Réseaux | Actions (nombre) |
|---|---|
| Nord | 525.000 |
| P. L. M. | 800.000 |
| Est | 584.000 |
| Orléans | 600.000 |
| Midi | 250.000 |

Sauf pour la Compagnie du Nord, la valeur de l'action des différentes Compagnies est uniformément de 500 francs.

Ces actions de capital doivent être amorties avant la fin des concessions. (La plupart des Compagnies prévoient l'achèvement de cet amortissement quelques années avant l'expiration de la concession). Elles sont remplacées, au fur et à mesure de leur amortissement, par des actions de jouissance, et affectent indifféremment la forme nominative ou au porteur.

Aucune proportion n'est fixée entre le montant du capital-actions et le montant du capital-obligations. Le rapport du capital actions au capital total était, avant la guerre, égal à 9 pour 100 environ. Il a encore diminué depuis.

Le capital-obligations est donc, à l'heure actuelle, de beaucoup le plus important. Les émissions doivent être autorisées, tout d'abord, par l'Assemblée générale des actionnaires, puis recevoir l'approbation préalable du ministre des Travaux publics, qui ne statue qu'après avis du ministre des Finances.

Avant la guerre, les obligations étaient émises uniquement aux guichets des Compagnies; depuis la guerre, étant donné leurs grands besoins, les Compagnies ont dû recourir également aux banques pour se procurer des capitaux. Les types d'obligations sont les plus divers ; avant la guerre, les types courants étaient le 2 1/2 pour 100 et le 3 pour 100 ; depuis, en raison de la hausse du loyer de l'argent, de nouveaux types ont été créés : 4 pour 100, 5 pour 100 et même 6 pour 100.

Pour alimenter leur trésorerie, les compagnies ont dû également émettre, depuis la guerre, des bons à court terme.

Le capital-obligations, ainsi réalisé par les grandes Compagnies s'élevait, au 31 décembre 1913, à 16 milliards et demi, alors que le capital-actions n'était que de 1 milliard et demi.

Toutes ces obligations devaient être amorties avant la fin de la concession ; la difficulté pour les Compagnies de se conformer à cette obligation, au fur et à mesure qu'elles se rapprochaient du terme de leur

concession, avait, déjà avant la guerre, fait apparaître la nécessité d'une révision des conventions en vigueur.

Néanmoins, les Compagnies n'ont cessé, quels qu'aient été les résultats financiers de leur exploitation, et malgré la gravité des crises qu'elles eurent à surmonter à certaines époques, non seulement de payer régulièrement leurs coupons, mais d'amortir, avec une régularité constante, leur capital. Au 31 décembre 1913, elles avaient amorti pour 4 milliards et demi de francs.

C'est ce qui a permis aux Compagnies de chemins de fer de trouver, dans le public, un crédit des plus puissants, grâce auquel elles ont pu non seulement se procurer les capitaux nécessaires à leur exploitation, mais venir en aide à l'État. Ce n'est pas une des caractéristiques les moins intéressantes du régime des chemins de fer français, que cette association financière de l'État et des Compagnies.

On a vu que l'État avait pris à sa charge une partie des dépenses nécessitées, tant par la construction des lignes que, postérieurement, par l'exécution des travaux complémentaires inscrits au compte d'établissement.

Au lieu de verser immédiatement sa subvention en capital, l'État avait fait appel aux Compagnies ; celles-ci avançaient à l'État les sommes dont il leur était redevable, en émettant des emprunts dont les frais réels (intérêts, amortissement, etc...), étaient à la charge de celui-ci, qui remboursait les Compagnies au moyen d'annuités inscrites à son budget.

*La garantie d'intérêts.* — On a vu, au cours du précédent chapitre, comment l'État avait été amené, en 1859 et en 1883, à accorder aux Compagnies la garantie d'un intérêt minimum. Les Compagnies, sous ce rapport, étaient divisées en deux groupes, soumis à des régimes quelque peu différents : d'une part, les Compagnies du Nord et du Paris-Lyon-Méditerranée, d'autre part, les Compagnies de l'Est, d'Orléans et du Midi et, avant son rachat, la Compagnie de l'Ouest.

Avant 1883, les Compagnies du Nord et du Paris-Lyon-Méditerranée n'avaient jamais fait appel à la garantie d'intérêts ; aussi, en ce qui les concerne, les conventions de 1883 maintinrent la distinction, établie par les conventions de 1859, entre l'ancien et le nouveau réseau, les lignes concédées en 1883 étant incorporées à l'ancien réseau ; la garantie de l'État s'appliquait donc uniquement au capital-obligations du nouveau réseau.

Aussi bien cette distinction n'a qu'un intérêt théorique ; le produit net de ces deux Compagnies a toujours, jusqu'à la guerre, été largement supérieur au montant des charges ; de plus, la garantie d'intérêts, pour ces deux réseaux, a pris fin au 31 décembre 1914 ; depuis, comme on

le verra plus loin, ces Compagnies furent soumises, jusqu'à la convention nouvelle actuellement en vigueur, à un régime provisoire.

En ce qui concerne les Compagnies qui font partie du deuxième groupe, l'Est, l'Orléans et le Midi (et l'Ouest, avant le rachat de sa concession), la garantie de l'État s'appliquait indistinctement au capital-actions et au capital-obligations de l'ensemble des lignes.

Le mécanisme de cette garantie était le suivant : si, pour faire face aux dépenses d'exploitation, aux charges financières stipulées par les conventions (comprenant notamment l'intérêt et l'amortissement des obligations et le dividende minimum garanti aux actionnaires), les recettes d'exploitation étaient insuffisantes, l'État avançait aux Compagnies les sommes nécessaires pour les compléter.

Pour toutes les Compagnies, les sommes versées par l'État, au titre de la garantie d'intérêts, étaient de simples avances qui devaient être remboursées par les Compagnies avec les intérêts simples à 4 pour 100. Toutefois, pour la Compagnie du Midi, ce taux avait été abaissé à 3 pour 100 en 1897, en échange de la rétrocession par la Compagnie à l'État du canal du Midi.

Les excédents éventuels des exercices futurs étaient affectés, en premier lieu, au remboursement de ces avances, tout d'abord des intérêts, ensuite du capital. Si, à l'expiration de la concession ou en cas de rachat, la Compagnie n'avait pas remboursé la totalité de sa dette, celle-ci devait être compensée, jusqu'à due concurrence, avec la somme due par l'État pour la reprise du matériel roulant et des approvisionnements.

Comme contre-partie de ces charges, rappelons que l'État avait stipulé, à son profit, le partage des bénéfices, sur la base des deux tiers pour l'État et d'un tiers pour la Compagnie, à partir d'une certaine limite déterminée ainsi qu'il suit :

| | Par action de capital | |
|---|---|---|
| | Dividende garanti | Dividende réservé |
| | — | — |
| Est | 35 50 | 50 50 |
| Midi | 50 » | 60 » |
| P. L. M. | 55 » | 67 50 |
| P. O. | 56 » | 72 » |
| Nord | 54 10 | 88 50 |

Les conventions prévoyaient que les excédents, au delà des sommes correspondant au dividende garanti, étaient laissés à la disposition des actionnaires jusqu'aux chiffres de la seconde colonne ci-dessus : c'est ce qu'on appelait le dividende réservé. Lorsque ces chiffres étaient dépassés, la clause du partage des bénéfices jouait au profit de l'État.

Quelle a été la situation de chaque Compagnie en ce qui concerne la

garantie d'intérêts ? La Compagnie du Nord n'y a jamais eu recours. La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée y fit appel depuis 1883 jusqu'en 1895 ; elle remboursa ensuite, par anticipation, le montant de sa dette. Cette Compagnie et celle de l'Est furent les seules pour lesquelles la clause du partage des bénéfices avec l'État fut appelée à jouer. La Compagnie de l'Est, après avoir fait longtemps appel à la garantie de l'État, avait remboursé sa dette en 1913 et, même, pour cet exercice, avait versé plus de 4 millions et demi à l'État, à titre de partage des bénéfices. Quant aux Compagnies d'Orléans et du Midi, après avoir eu longtemps recours à la garantie, elles avaient pu, au cours de plusieurs exercices, commencer à rembourser leur dette, mais elles avaient dû recourir de nouveau à la garantie, lors des derniers exercices d'avant-guerre. Au 31 décembre 1913, le montant de leur dette, en capital et en intérêts, se chiffrait respectivement à 280 millions pour la Compagnie d'Orléans et à 337 millions pour la Compagnie du Midi.

*Le rachat.* — Nous avons dit qu'aux termes des conventions en vigueur avant la guerre, les réseaux devaient revenir gratuitement à l'État à l'expiration normale des concessions, leur capital-obligations et leur capital-actions étant entièrement amortis. Toutefois l'État devait alors rembourser aux Compagnies le prix de reprise du matériel roulant et des approvisionnements.

Mais l'État s'était réservé, dans les conventions successives, le droit de rentrer en possession des réseaux avant l'expiration normale des concessions, moyennant une indemnité versée au concessionnaire, et ce droit de rachat a été maintenu dans la convention de 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer.

Ce droit ne s'ouvrait, en principe, pour l'État, qu'à l'expiration des quinze premières années de la concession. Cette stipulation n'offre plus qu'un intérêt purement historique.

Le rachat ne peut porter que sur la concession entière d'une Compagnie, et non sur des lignes isolées, ni sur un ensemble de lignes.

L'indemnité que doit recevoir le concessionnaire, en cas de rachat, se compose de deux éléments :

Une annuité générale de rachat ;

Le paiement en capital du matériel roulant et des approvisionnements.

D'après les clauses du cahier des charges, l'annuité de rachat se calcule, en principe, en prenant pour base le produit net moyen des sept années qui ont précédé celle pendant laquelle le rachat est effectué, déduction faite des deux années les plus mauvaises.

Toutefois, cette annuité ne peut, en aucun cas, être inférieure au montant du produit net de la dernière des sept années prises comme terme de comparaison ; elle devait, en outre, sous le régime antérieur

au régime actuel, être au moins égale au montant de leurs charges, pour les Compagnies qui bénéficiaient de la garantie d'intérêts.

La reprise du matériel roulant et des approvisionnements s'effectue à la demande de l'une ou l'autre partie et est alors obligatoire pour l'autre, l'État n'étant toutefois tenu de ne reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer pendant six mois, ceci à seule fin d'éviter que les Compagnies ne puissent rendre leur rachat plus difficile en accumulant des approvisionnements dont la reprise, qu'elles auraient exigée, eut été trop onéreuse pour l'État.

Aux termes des anciennes conventions, l'évaluation du prix devait être arrêtée par des experts. Le paiement devait être fait, dans les trois mois, en capital, sous réserve des déductions éventuelles résultant des sommes dues encore par la Compagnie, au titre de la garantie d'intérêts.

Telle est la procédure normale du rachat établie par le cahier des charges : c'est ce qu'on a appelé le rachat « légal », car l'État et les Compagnies ont toujours le droit, en cas de rachat, de s'entendre à l'amiable sur les conditions financières de l'opération.

En France, de nombreuses propositions de rachat ont été élaborées, portant soit sur la concession d'une ou de plusieurs Compagnies, soit sur l'ensemble des réseaux. En fait, une seule concession a été rachetée, celle du réseau de l'Ouest, en 1908. La Compagnie, qui bénéficiait encore de la garantie d'intérêts reçoit, jusqu'au terme normal de sa concession, une annuité correspondant à ses charges financières, conformément aux dispositions du cahier des charges. Pour l'évaluation du matériel roulant et des approvisionnements, on n'eut pas recours à l'expertise ; une transaction intervint entre l'État et la Compagnie.

*Les servitudes.* — Dans le cahier des charges imposé aux Compagnies concessionnaires, l'État a stipulé, au profit de certains services publics, des avantages particuliers.

On verra plus loin comment a été réglée l'organisation militaire des réseaux et comment l'État s'est réservé, en période de guerre, la mainmise sur ceux-ci.

En dehors de ces dispositions, non seulement les Compagnies sont tenues d'assurer, à leurs frais, l'entretien des services organisés pour contrôler leur gestion, mais elles sont assujetties à des obligations parfois fort lourdes vis-à-vis de divers services de l'État. Ces obligations portent principalement sur des réductions de tarifs appliqués tant au transport des personnes et des marchandises qu'à la circulation, sur les lignes, du matériel propre aux administrations.

Les principaux services appelés à bénéficier de ces avantages sont l'armée, la marine, les douanes, les contributions indirectes, le service pénitentiaire, l'Administration des postes et télégraphes.

Au point de vue fiscal, les Compagnies de chemins de fer sont soumises aux impôts de droit commun : contribution foncière, patentes, impôts sur les valeurs mobilières, auxquels peut donner lieu l'exercice de leur concession. L'État a institué, en outre, des impôts spéciaux sur le prix des transports, que les Compagnies perçoivent pour son compte. Ces impôts portent sur les transports de grande et de petite vitesse, sur les permis de circulation, sur les transports des valeurs, etc...

## CHAPITRE II

## Le Réseau de l'État

L'organisation administrative et financière du réseau de l'État est toute différente de celle des réseaux concédés.

### A) *Organisation administrative*

On a vu, au chapitre précédent, comment s'était formé, en France, le réseau d'État. Son importance, au début, était secondaire : d'autre part, on était encore indécis sur le mode d'exploitation qu'il conviendrait d'adopter à son égard et on avait institué, en 1878, une organisation provisoire qui dura, avec certaines modifications, jusqu'au moment où, par suite du rachat de la concession de la Compagnie de l'Ouest, en 1908, le réseau prit une grande extension. Une loi du 13 juillet 1911 donna, à ce réseau, son statut définitif.

Le réseau de l'État est placé directement sous l'autorité du ministre des Travaux publics. C'est celui-ci qui, en définitive, a le pouvoir de décision ; il a notamment, dans ses attributions, la nomination des chefs de service, nomination qui, dans les Compagnies concédées, dépend du Conseil d'administration.

A la tête du réseau est placé un directeur, nommé par décret, sur la proposition du ministre des Travaux publics. Ses attributions sont les mêmes que celles des directeurs des Compagnies concédées. Il est l'agent d'exécution des décisions prises par le ministre, après avis du Conseil de réseau.

Le Conseil de réseau, dont les membres sont nommés par des décrets rendus sur la proposition du ministre des Travaux publics, est loin d'avoir la même autorité et les mêmes attributions que les Conseils d'administration des Compagnies concédées. C'est un organe purement consultatif qui, sans doute, doit être obligatoirement saisi, pour avis, des principales questions intéressant l'exploitation du réseau, mais n'a pas de pouvoir de décision, et qui n'encourt aucune responsabilité de gestion.

Il résulte de ceci que le réseau de l'État est presque complètement dans la main du ministre, au point de vue administratif.

L'organisation intérieure du réseau d'État est analogue à celle que nous venons de décrire pour les Compagnies, en ce qui concerne la division des services.

### B) *Organisation financière*

L'organisation financière du réseau d'État ne ressemble pas davantage à celle des réseaux concédés.

Il n'y a pas de capital-actions. Quant aux obligations, elles sont émises par le ministre des Finances, dans les conditions que nous indiquerons plus loin.

Le budget du réseau de l'État dépend du Parlement, qui est appelé à le voter, comme budget annexe du budget général de l'État. C'est lui qui approuve les comptes et accorde les crédits nécessaires. La procédure suivie est donc la même que celle qui régit le budget général de l'État.

Chaque année, le Parlement vote le budget pour l'exercice suivant et est appelé ensuite, selon les résultats financiers de l'exploitation, à voter des crédits supplémentaires ou à prononcer l'annulation des crédits qui auraient été inemployés.

Primitivement, dans les années qui ont suivi immédiatement le rachat du réseau de la Compagnie de l'Ouest, le budget du réseau de l'État était divisé en deux budgets distincts, l'un s'appliquant à l'ancien réseau de l'État, l'autre au réseau racheté. Cette distinction avait pour but de permettre d'apprécier les résultats financiers du rachat ; elle a été supprimée en 1917. Depuis cette date, le budget des deux réseaux de l'État forme un budget unique.

C'était donc le Trésor public qui supportait directement, avant le régime institué après la guerre, les insuffisances d'exploitation du réseau et qui aurait bénéficié des excédents, s'il y en avait eu.

Comme les Compagnies concédées, le réseau d'État peut, pour les besoins de son exploitation, émettre des obligations amortissables. Ces émissions sont faites par le ministre des Finances, après avis du Conseil de réseau. Le montant maximum en est fixé chaque année par le Parlement dans un article de la loi de finances.

Alors que la durée d'amortissement des obligations émises par les Compagnies avait, sous le régime antérieur au régime actuel, comme limite extrême la date d'expiration de leur concession, la durée d'amortissement des obligations émises par le réseau de l'État avait été fixée à un maximum de 50 ans.

## CHAPITRE III

### Le Régime commercial des Réseaux

Les réseaux français, au point de vue commercial, ne sont pas maîtres de la tarification applicable sur leurs lignes. Les cahiers des charges, annexés aux actes de concession de chacune des Compagnies, fixent, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, les prix maxima qui pourront être perçus.

Il n'appartient ni aux Compagnies, ni même au ministre des Travaux publics, de modifier ces maxima. Étant donné, au point de vue de l'économie nationale, l'importance du prix des transports, seul le Parlement peut autoriser des relèvements et fixer de nouveaux maxima : c'est ainsi qu'une première fois en 1918, et une deuxième fois en 1920, deux lois sont intervenues pour relever le taux de ces maxima et pour autoriser les Compagnies à percevoir les nouvelles taxes ainsi majorées.

Mais, dans la limite des maxima ainsi fixés, les Compagnies de chemins de fer, sous réserve de l'homologation du ministre des Travaux publics, ont le droit de fixer leurs tarifs. Car ce ne sont pas toujours les tarifs maxima qui sont appliqués ; avant la guerre, les tarifs appliqués étaient très inférieurs aux maxima. Les Compagnies peuvent avoir intérêt, pour développer leur trafic, à fixer des tarifs qui, sans cesser d'être rémunérateurs, attirent par leur taux moins élevé la clientèle. Ainsi, pour les tarifs voyageurs, les compagnies ont admis de nombreuses réductions, en particulier pour les voyages aller et retour ; pour les tarifs marchandises, elles avaient créé, dans beaucoup de cas, des tarifs spéciaux, souvent très inférieurs au tarif légal, permettant à certaines industries de se développer et de nourrir ainsi le trafic des réseaux.

Les Compagnies tiennent de leur contrat le droit exclusif de proposer les tarifs : l'initiative n'en appartient qu'à elles seules ; le rôle du ministre des Travaux publics se borne à un droit de veto. Les tarifs, en effet, ne peuvent être applicables qu'après avoir été homologués par le ministre ; celui-ci peut donc accorder ou refuser son homologation, ou demander des modifications au tarif proposé, mais il ne peut substituer son initiative à celle des Compagnies.

Les Compagnies de chemins de fer, d'autre part, sont soumises, pour les transports qu'elles effectuent, à certaines obligations qui sont stipulées par leur cahier des charges ou imposées par le ministre des Travaux publics en vertu de son pouvoir réglementaire. C'est ainsi que le nombre et les horaires des trains de voyageurs doivent être approuvés par le ministre. En ce qui concerne le transport des marchandises, les Compagnies sont tenues à certaines conditions de délai, calculées en fonction du parcours effectué, et de responsabilité pour pertes, retards ou avaries survenues en cours de route ; l'inobservation de ces conditions peut donner lieu à dommages-intérêts. Ces conditions ne sont pas, toutefois, uniformes : souvent les Compagnies ont consenti, pour certains transports, des tarifs plus réduits dont les clauses prévoient, comme contre-partie, soit un allongement des délais de transport, soit une atténuation de leur responsabilité.

## CHAPITRE IV

### Coup d'œil d'ensemble sur la situation des Réseaux avant la Guerre

A la veille de la guerre, le réseau français qui, en 1883, s'étendait sur une longueur de 26.700 kilomètres, avait atteint un développement de 41.000 kilomètres, accusant une augmentation de 53 pour 100.

L'administration en était confiée à cinq Compagnies concédées : les Compagnies de l'Est (5.000 kilomètres), du Midi (4.000 kilomètres), du Nord (4.000 kilomètres), de Paris à Lyon et à la Méditerranée (9.700 kilomètres) de Paris à Orléans (7.700 kilomètres), et à un réseau d'État (9.000 kilomètres), qui comprenait, outre l'ancien réseau d'État institué en 1878, les lignes de la Compagnie de l'Ouest dont la concession avait été rachetée en 1908.

Chacun de ces réseaux exploitait en toute indépendance, au point de vue administratif, les lignes qui lui avaient été concédées ; chaque réseau, sous réserve des droits de contrôle et de décision du ministre des Travaux publics, avait ses règlements particuliers, ses méthodes d'exploitation, son droit d'initiative pour la fixation de ses tarifs ; au point de vue financier, chaque réseau avait son budget propre, la libre disposition de ses bénéfices d'exploitation, sous réserve des droits de l'État et, en cas de déficit, il n'était en compte qu'avec le Trésor public.

Le trafic des voies ferrées avait pris en France, avant la guerre, un vif essor. Les recettes brutes de l'exploitation qui, en 1883, pour l'ensemble des réseaux, étaient de 1.103 millions, s'élevaient, en 1913, à 2.020 millions, en augmentation de 83 pour 100. Le produit net d'exploitation était passé de 511 millions, en 1883, à 794 millions en 1913. La politique des tarifs suivie par les réseaux français avait continuellement tendu à développer l'expansion économique ; c'est ainsi que le tarif moyen par kilomètre exploité applicable aux voyageurs était tombé de 4 c. 77, en 1883, à 3 c. 43, en 1913 ; de même, le tarif moyen pour les marchandises, par tonne-kilomètre, était passé de 5 c. 73, à 4 c. 12, soit, dans les deux cas, une diminution de 28 pour 100. Ces tarifs étaient parmi les plus bas des réseaux européens.

Quelle était la situation financière des réseaux à la veille de la guerre ?

Trois Compagnies accusaient un excédent : le Nord (7 millions) ; l'Est (7 millions) et le P.-L.-M. (8.500.000). Les trois autres réseaux étaient en déficit : l'Orléans (17 millions) ; le Midi (1 million) et, principalement, le réseau d'État (84 millions). Les déficits de ce dernier réseau pesaient directement sur le budget de l'État ; pour faire face à leur déficit, les réseaux d'Orléans et du Midi faisaient appel à la garantie d'intérêts, appel qui venait ainsi grossir le montant de leur dette antérieure vis-à-vis de l'État.

L'exercice 1913, pour l'ensemble des réseaux français, s'était soldé par un déficit de 82 millions, mais, en fait, le Trésor public eut à supporter une charge de 98 millions ; en effet, le budget de l'État avait dû faire face, en totalité, aux insuffisances d'exploitation du réseau de l'État, et pourvoir aux avances de garantie d'intérêts des Compagnies d'Orléans et du Midi, soit en tout 102 millions. Les autres Compagnies avaient conservé la libre disposition de leur bénéfice d'exploitation ; toutefois, la Compagnie de l'Est avait versé à l'État 4 millions, représentant les deux tiers de la part de ses bénéfices excédant la limite fixée pour le partage avec l'État, ce qui réduisait la charge de l'État, pour cet exercice, à 98 millions.

Si la situation financière du réseau de l'État justifiait de sérieuses préoccupations, il n'était pas impossible de prévoir que celle des Compagnies les moins favorisées ne tarderait pas à se rétablir, car elle était due, pour la plus grande part, aux circonstances économiques défavorables du moment.

TROISIÈME PARTIE

# Les Chemins de fer pendant et après la Guerre (1914-1922)

## CHAPITRE PREMIER

### Le Régime administratif des Chemins de fer pendant la Guerre

L'administration avait prévu, dès l'origine, le rôle essentiel qui incomberait aux chemins de fer français en temps de guerre. Une disposition introduite dans le cahier des charges des Compagnies (article 54) portait que, si le gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le réseau, la Compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

A mesure que le rôle des chemins de fer croissait en importance (comme le montra la guerre de 1870), par suite du développement des réseaux et de leur outillage, l'obligation inscrite dans le cahier des charges des réseaux dut être confirmée et développée. Elle le fut par une série de dispositions : loi du 24 juillet 1873 sur l'organisation générale de l'armée ; loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires et règlement d'administration publique rendu pour l'application de cette loi ; loi du 28 décembre 1888 sur l'organisation militaire des chemins de fer ; enfin, décrets des 5 février, 10 octobre, 18 et 19 novembre 1889, 21 février 1900, 25 mars 1908, 8 décembre 1913.

En même temps, ces dispositions demandaient à être complétées pratiquement, dès le temps de paix, par une organisation permanente capable de permettre aux réseaux de jouer utilement leur rôle en cas de guerre. Ainsi préparés, les chemins de fer ne pouvaient être pris au dépourvu. Il convient donc de décrire tout d'abord cette organisation du temps de paix. Nous montrerons ensuite quelle a été, au lendemain de la déclaration de guerre, l'organisation des réseaux et quelles modifications successives y furent apportées dans la suite.

### A) *Organisation du temps de paix*

Un service militaire des chemins de fer fonctionnait dès le temps de paix. Il était dirigé par le chef de l'état-major de l'armée, sous l'autorité du ministre de la Guerre, et centralisé dans un bureau de l'état-major général (4e bureau). Diverses commissions étaient chargées de l'exécution de ce service.

*Commissions de réseau.* — Dans chacun des six grands réseaux, l'exécution du service militaire des chemins de fer était confiée à une *Commission de réseau*, composée de deux membres : 1° *un commissaire technique*, représentant de l'administration du chemin de fer, désigné par celle-ci et agréé par le ministre de la Guerre (c'était, en fait, le directeur du réseau) ; 2° *un commissaire militaire*, officier supérieur de l'état-major nommé par le ministre. Cette Commission étendait sa compétence sur les lignes des Compagnies secondaires situées dans les régions desservies par le grand réseau.

Chaque commissaire gardait sa responsabilité propre ; le commissaire militaire, au point de vue militaire, le commissaire technique, au point de vue de la mise en œuvre des ressources du réseau. A chaque commissaire était attaché un adjoint, chargé de le suppléer en cas de besoin.

En temps de paix, les attributions de la Commission de réseau étaient les suivantes : instruction de toutes les affaires auxquelles donne lieu le service militaire des chemins de fer sur le réseau ; étude de toutes les ressources, en matériel et en personnel, nécessaires pour la guerre ; préparation des transports stratégiques ; vérification de l'état des lignes, du matériel et des installations diverses ; instruction spéciale des agents ; surveillance des voies et des ouvrages d'art ; direction des expériences de toute nature faites sur le réseau afin d'améliorer ou d'accélérer les transports militaires.

En résumé, ces Commissions de réseaux étaient des Commissions d'études, dont les travaux du temps de paix furent d'une utilité inappréciable pendant la guerre.

*Commission militaire supérieure des chemins de fer.* — A côté d'elles fonctionnait auprès du ministre de la Guerre une *Commission militaire supérieure des chemins de fer* dont le rôle était consultatif. Elle donnait son avis au ministre sur toutes les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour les besoins de l'armée. Aux termes du décret du 18 novembre 1898, cette commission, présidée par le chef d'état-major de l'armée, comprenait comme membres : six officiers généraux ou supérieurs, trois délégués du ministre des Travaux publics et les commissaires militaires et techniques des divers réseaux.

*Sections de chemins de fer de campagne.* — Le personnel des compagnies était également préparé, dès le temps de paix, à sa mission du temps de guerre. Il était réparti en *Sections de chemins de fer de campagne.*

A chaque réseau correspondait en principe une section ; chaque section comprenait une portion active et des subdivisions territoriales. Mais les réseaux les plus importants formaient plusieurs sections, en sorte que le nombre total des sections était de dix. (Il fut porté à douze au cours de la guerre.)

Toutes les dispositions relatives à la mobilisation de chaque section étaient prévues, de telle façon que le ministre pût, le cas échéant, utiliser les sections sans délai.

Les Sections de chemins de fer de campagne sont chargées d'assurer l'exploitation et l'entretien des voies ferrées en arrière du front de l'armée dans la zone des opérations. La construction et la réparation des voies ferrées sur le front même étaient confiées aux Compagnies de sapeurs des chemins de fer.

La portion active de chaque section, composée d'agents de chemins de fer sur le réseau correspondant à cette section, doit constituer, en temps de guerre, un corps distinct, ayant sa hiérarchie propre, sans aucune assimilation avec la hiérarchie militaire proprement dite. Ce sont des employés supérieurs et des fonctionnaires du réseau qui constituent les cadres de la Section ; le commandant de celle-ci exerce, à l'égard du personnel, les fonctions de chef de corps. L'administration de chaque Section est exercée par un Comité d'administration. Le contrôle des agents est tenu, d'une part, par l'autorité militaire, de l'autre, par les Compagnies de chemins de fer, sous la responsabilité du commandant de la Section et de la Compagnie. Au point de vue du service militaire, ce personnel appartient, aux termes de la loi sur le recrutement de l'armée, à la catégorie des hommes ayant une affectation spéciale. En temps de paix, il est dispensé des périodes d'exercice, mais peut être convoqué, sur l'ordre du ministre de la Guerre, pour des inspections, des revues et des réunions d'instruction. Les agents de la portion active des sections ont un uniforme qu'ils revêtent en cas de mobilisation.

Outre la portion active, chaque Section de chemins de fer de campagne comporte des subdivisions territoriales complémentaires. Ces subdivisions comprennent tous les agents qui, par leur âge, sont encore soumis aux obligations militaires (à l'exception toutefois, avant la guerre, des agents n'ayant pas le temps de service réglementaire et des agents faisant partie des services non techniques classés dans le droit commun, contentieux, service des titres, etc..., et des officiers hors cadres). Comme pour la portion active, les éléments de ces subdivisions territoriales correspondent aux divers services

du réseau : administration centrale et exploitation, voie, traction.

En temps de paix, les agents classés dans ces subdivisions territoriales sont soumis, au point de vue militaire, au régime de « l'affectation spéciale » ; ils sont dispensés des périodes d'exercice. En temps de guerre, ils passent à la disposition du ministre de la Guerre. Mais, dès le temps de paix, ils peuvent être mobilisés sur place par le ministre. C'est ce qui eut lieu lors de la grève des chemins de fer de 1910. Dans le cas d'une convocation de cette nature, les agents doivent exécuter leur service sur place, chacun à son poste habituel, sous l'autorité de leurs chefs naturels investis d'un grade militaire correspondant à leur grade administratif. En un mot, ils sont militarisés et soumis, notamment au point de vue de la discipline, au régime militaire. Comme signe distinctif ils portent un brassard.

Cette organisation était donc une préparation directe au rôle militaire que devaient jouer les réseaux en temps de guerre.

### B) *Organisation du temps de guerre. Lois de* 1877 *et de* 1888.

L'article 54 du cahier des charges des compagnies et les textes législatifs indiqués plus haut imposaient aux réseaux des obligations précises. D'après l'article 26 de la loi du 24 juillet 1873 sur l'organisation générale de l'armée, « en cas de mobilisation ou de guerre, les Compagnies de chemins de fer mettent à la disposition du ministre de la Guerre tous les moyens de transport nécessaires pour les mouvements et la concentration des troupes et du matériel de l'armée ». Cette disposition fut confirmée par les articles 29 à 34 de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires ; ils prévoyaient qu'en cas de mobilisation partielle ou totale de l'armée ou de rassemblement de troupes, «les Compagnies de chemins de fer sont tenues », moyennant l'allocation d'une indemnité, « de mettre à la disposition du ministre de la Guerre toutes les ressources en personnel et matériel qu'il juge nécessaires pour assurer les transports militaires ».

Enfin, la loi du 28 décembre 1888 sur les cadres et effectifs de l'armée avait fixé l'organisation militaire des chemins de fer.

Aux termes de cette législation, dès le premier jour de la mobilisation les réseaux devaient passer en entier aux mains de l'autorité militaire. C'est ainsi que, sur avis notifié par le ministre de la Guerre, par arrêté en date du 2 août 1914, les Compagnies furent tenues de mettre à la disposition de l'administration militaire la totalité de leurs moyens de transport sur toute l'étendue de leurs lignes.

*Division en deux zones.* — En temps de guerre, le territoire national,

PRINCIPALES
VARIATIONS DU FRONT
Lignes de démarcation de la zône des armées et de la zône de l'intérieur :
au 2 Août 1914
. 1er Septembre 1914
. 3 Juin 1918
après l'armistice
MER DU NORD
MANCHE
BELGIQUE
ALLEMAGNE
SUISSE
Douvres
Pas-de-Calais
Boulogne
Calais
Dunkerque
St Omer
Hazebrouck
Lille
PAS-DE-CALAIS
Béthune
Montreuil
St Pol
Arras
Douai
Valenciennes
Cambrai
NORD
Avesnes
Abbeville
SOMME
Amiens
Montdidier
Dieppe
Neufchâtel
SEINE-INFRE
Rouen
Beauvais
Clermont
Compiègne
OISE
Senlis
Soissons
Ch.au Thierry
AISNE
St Quentin
Vervins
Laon
Rocroi
Mézières
Sedan
ARDENNES
Rethel
Vouziers
Luxembourg
Montmédy
Verdun
Briez
Metz
Reims
Ste Menehould
MARNE
Châlons s/Marne
Epernay
Vitry-le-François
Bar-le-Duc
MEUSE
Commercy
M.-ET-MOSELLE
Nancy
Lunéville
Toul
Strasbourg
Caen
MANCHE
CALVADOS
EURE
Evreux
Pontoise
Mantes
SEINE-ET-OISE
Versailles
PARIS
Rambouillet
Corbeil
Etampes
Coulommiers
SEINE-ET-MARNE
Melun
Provins
Fontainebleau
Troyes
AUBE
Vassy
Neufchâteau
Mirecourt
St Dié
HAUTE-MARNE
Chaumont
VOSGES
Epinal
Remiremont
Langres
Lure
HAUTE-SAÔNE
Vesoul
Belfort
Montbéliard
Beaume-les-Dames
Gray
Besançon
DOUBS
ORNE
EURE-ET-LOIR
Chartres
LOIRET
Orléans
Auxerre
YONNE
COTE-D'OR
Dijon
FINISTÈRE
CÔTES-DU-NORD
ILLE-ET-VILAINE
MAYENNE
MORBIHAN
SARTHE
LOIR-ET-CHER
LOIRE-INFÉRRE
MAINE-ET-LOIRE
INDRE-ET-LOIRE
Bourges
CHER
NIÈVRE
Nevers
JURA
VENDÉE
DEUX-SÈVRES
VIENNE
INDRE
ALLIER
SAÔNE-ET-LOIRE
AIN
HTE-SAVOIE
CHARENTE-INFRE
CHARENTE
HAUTE-VIENNE
CREUSE
PUY-DE-DÔME
LOIRE
RHÔNE
G Meyer del

et par suite l'ensemble des voies ferrées, est divisé en deux zones : la zone des armées et la zone de l'intérieur. Chacune est placée sous une autorité différente : dans la zone des armées, réservée tout entière aux opérations militaires, les chemins de fer relèvent du général en chef ; dans la zone de l'intérieur, où les transports commerciaux restent possibles, c'est le ministre de la Guerre qui a tous les pouvoirs.

La démarcation entre ces deux zones, fixée par les stations de transition, est sujette aux variations que comporte la marche des événements militaires et, pendant la guerre, elle a été modifiée à plusieurs reprises (carte ci-jointe).

Elle fut fixée en premier lieu par un arrêté du 2 août 1914. A cette époque, la zone des armées partait de la frontière Nord, passait par l'est de Lille, Douai, Valenciennes. Elle comprenait, comme limite Sud, les départements de l'Aisne, de la Marne, de la Haute-Marne et de la Haute-Saône, et la partie septentrionale du Doubs, puis elle aboutissait à la frontière suisse.

Modifiée légèrement le 16 août, puis le 28 et le 29 août après la retraite de Charleroi, la zone des armées fut reportée très au Sud par l'arrêté du 1er septembre 1914. Elle partait alors de l'embouchure Sud de la Seine, Honfleur, comprenait comme limite Sud les départements de l'Eure, de l'Eure-et-Loir, du Loiret, de l'Yonne, de la Côte-d'Or et rejoignait l'ancienne ligne du Doubs.

Elle fut de nouveau modifiée le 17 novembre et reportée plus au Nord, en englobant toutefois encore Paris ; elle fut retouchée le 4 janvier ; le 1er février 1915, elle fut reportée au nord de Paris et demeura fixée ainsi jusqu'au 3 juin 1918, au moment de la grande offensive allemande.

Ce fut à cette époque que la zone des armées eut la plus grande étendue. Elle comprenait comme limite Sud les départements du Calvados, de l'Eure, de l'Eure-et-Loir, de la Sarthe, du Loiret, du Cher, de la Nièvre, de la Côte-d'Or, où elle se confondait avec l'ancienne ligne.

Une nouvelle modification intervint le 5 novembre, puis le 24 novembre 1918, après l'armistice. A cette époque, la ligne de démarcation de la zone des armées partait de l'embouchure de la Somme, coupait le département de l'Oise en deux parties, comprenait comme limite Sud les départements de l'Aisne, de la Marne, de la Haute-Marne, de la Haute-Saône et tout le département du Doubs.

Le 3 mars 1919, l'Alsace et la Lorraine étaient incorporées, à titre de 2e section, dans la zone des armées.

Enfin, l'arrêté ministériel du 14 octobre 1919 supprimait définitivement la zone des armées à la date du 20 octobre suivant.

*Organisation militaire et exécution des transports. Zone des armées.* — Les transports, ordonnés par le commandant en chef et réglés par le

directeur des chemins de fer aux armées, sont placés sous l'autorité supérieure du directeur de l'arrière.

Les conditions d'exécution des transports dans cette zone varient selon que ceux-ci doivent être effectués en deçà ou au delà de la zone des opérations. Mais cette distinction ne reçoit d'application que lorsque les opérations ont lieu en dehors des frontières nationales.

En deçà de cette zone et au delà également, lorsque les opérations ont lieu à l'intérieur des frontières, les transports sont exécutés : *a*) par des Commissions et des sous-Commissions de réseau ; *b*) par des Commissions régulatrices et des Commissions de gare. (Tous ces organismes sont semblables à ceux qui seront décrits plus loin pour la zone de l'intérieur.)

Au delà de cette zone, lorsque les opérations ont lieu en dehors des frontières, l'organisation des transports est la suivante :

L'état-major de chaque armée possède une direction des chemins de fer de campagne, qui reçoit directement les ordres de l'état-major général de l'armée. Cette direction donne ses ordres aux Commissions militaires des chemins de fer de campagne. Ces Commissions ont, à peu près, les mêmes attributions que les Commissions de réseau établies en deçà des bases d'opérations. Chacune d'elles comprend : un officier d'état-major, un officier du génie, un ingénieur des chemins de fer et un fonctionnaire de l'intendance. Au dernier degré de cette hiérarchie se trouvent les commandants militaires d'étapes qui sont les chefs militaires des gares.

Dans la zone des armées, les lignes sont, en principe, fermées aux transports commerciaux et réservées aux transports militaires. Cette règle peut comporter cependant des exceptions, tant en ce qui concerne certaines lignes que certains transports. C'est le commandant en chef des armées qui est compétent pour autoriser ces transports.

Les transports eux-mêmes sont exécutés dans cette zone par des compagnies de sapeurs des chemins de fer et par les sections de chemins de fer de campagne.

Les compagnies de sapeurs de chemins de fer se recrutent en grande partie dans le personnel des réseaux. Quant aux sections de chemins de fer de campagne, on a vu qu'elles sont composées uniquement d'agents des réseaux et constituées dès le temps de paix. Au moment de la mobilisation, la portion active de ces sections est mise à la disposition du commandant en chef des armées dans la mesure de ses besoins. Ce sont ces sections qui, avec les sapeurs des chemins de fer, assurent le service des trains dans la zone des opérations. Pour cette raison leurs éléments constitutifs correspondent aux grands services des réseaux : exploitation, voie, traction.

Composée d'agents supérieurs (le commandant de la section, les

chefs et sous-chefs de service, les chefs de bureau, les employés) et d'agents secondaires (les chefs et sous-chefs ouvriers et les ouvriers) chaque section devait comprendre 1.500 hommes. C'était donc un total de 15.000 hommes que représentaient au début de la guerre les dix sections. Si l'on y ajoute le régiment des chemins de fer, dont l'effectif s'accrut très considérablement au cours des hostilités, c'était là une véritable armée. Dans la suite, cet effectif fut même fortement dépassé, car, d'une part, l'effectif de chaque section fut renforcé, et, d'autre part, deux nouvelles sections furent créées. Ces sections, au nombre total de 12, se répartissaient par réseau :

| Sections | Réseaux |
|---|---|
| Première | P. L. M. |
| Deuxième | P. L. M. |
| Onzième | P. L. M. |
| Troisième | P. O. |
| Quatrième | État |
| Neuvième | État |
| Cinquième | Nord |
| Sixième | Est |
| Septième | Midi |
| Huitième | Est, État, Nord |
| Dixième | Chemins de fer secondaires |

La 12e section, constituée au moment de l'armistice, avec le personnel technique des divers réseaux, a été affectée à la direction et à la surveillance technique du réseau d'Alsace et de Lorraine.

*Zone de l'intérieur.* — Dans la zone de l'intérieur, c'est le ministre de la Guerre qui, au début de la guerre, ordonnait les transports, l'état-major général de l'armée (4e bureau) en réglant l'exécution.

Sur chaque réseau, les transports étaient exécutés par les soins et sous la responsabilité de la Commission de réseau, constituée dès le temps de paix, dont nous avons indiqué plus haut la composition et les attributions.

Les mesures d'exécution sur le réseau étaient toujours prises au nom de la Commission agissant collectivement.

Celle-ci était aidée par plusieurs organismes :

*a*) Les sous-Commissions de réseau. Chacune de ces sous-Commissions était composée : 1° d'un sous-commissaire militaire nommé par ministre; 2° d'un sous-commissaire technique désigné par la Commission de réseau ; 3° si les besoins l'exigeaient, d'un personnel technique et militaire. Les sous-Commissions de réseau, sur les lignes qui leur étaient attribuées,

étaient des organes d'exécution des décisions de la Commission de réseau.

*b*) Les Commissions de gares, organes locaux d'exécution, étaient formées d'un officier et du chef de gare, commissaire technique. Elles n'existaient que dans les gares présentant quelque importance au point de vue militaire.

Les transports stratégiques à assurer comprenaient : les transports de mobilisation, les transports de concentration, les transports de troupes nécessités par les opérations, les transports du ravitaillement, les transports d'évacuation et ultérieurement les transports de dislocation.

Dans la zone de l'intérieur, ainsi d'ailleurs que dans la partie de la zone des armées qui se trouvait en deçà de la zone des opérations, le service était assuré par le personnel des réseaux, embrigadé, comme on l'a vu, dans les subdivisions territoriales des chemins de fer de campagne.

A la mobilisation, le personnel de ces subdivisions, c'est-à-dire la grande majorité des agents des réseaux, revêtit l'insigne de la militarisation : brassard blanc pour l'administration centrale et l'exploitation, brassard jaune pour la voie, brassard rouge pour la traction. Ce brassard portait le numéro de la section et celui de la subdivision de la section à laquelle appartenait l'agent et en outre, le cas échéant, les galons distinctifs du grade assimilé aux grades de la hiérarchie militaire et correspondant à la situation de l'agent dans la hiérarchie administrative du réseau.

L'organisation militaire des réseaux a été intégralement appliquée dès la réception de l'ordre de mobilisation, le 2 août 1914. A partir de ce moment le service des chemins de fer est passé, tout entier, comme il était prévu, sous l'autorité militaire et le régime du temps de guerre a été totalement substitué au régime du temps de paix. Le chef du 4e bureau de l'état-major au ministère a exercé, par délégation, presque tous les pouvoirs conférés au ministre de la Guerre par la législation en vigueur.

Grâce à la perfection de leur préparation, les réseaux se trouvèrent ainsi, sans transition, prêts à jouer le rôle qui leur incombait dans la défense nationale. La mobilisation ne les surprit pas.

*Caractères de cette organisation.* — Le caractère le plus frappant de l'organisation qui vient d'être décrite, c'est qu'elle avait été préparée et mise au point de longue date, dès le temps de paix. Aucun détail n'avait été laissé au hasard. Elle était réglée jusqu'à la minutie par une série de mesures très précises ; d'autre part, les organes essentiels étaient, dès le temps de paix, déjà constitués. On a vu le rôle permanent joué par la Commission de réseau, composée du commissaire technique et du commissaire militaire dont la collaboration, dès le temps de paix, permettait au réseau de faire face à toutes ses obligations éventuelles du temps de guerre, et de prendre les mesures préparatoires nécessaires.

Un second caractère, non moins typique, de cette organisation, c'est l'association de l'élément militaire et de l'élément technique. Cette étroite association (sauf pour l'autorité suprême qui appartient, en temps de guerre, au ministre de la Guerre et, en son nom, au service compétent de l'état-major) se manifeste, à tous les degrés (Commissions de réseau, sous-Commissions de réseau, Commissions de gare) pour l'exécution du service.

On notera encore que l'organisation militaire des réseaux est adaptée à leur organisation administrative. Celle-ci reste la base de l'organisation du temps de guerre. En effet, nous avons dit que les commissaires techniques étaient, en fait, les directeurs des réseaux, que les sous-commissaires techniques étaient des fonctionnaires supérieurs des réseaux et que c'était le personnel même des réseaux, militarisé sur place, qui devait exécuter le service, sauf dans la zone des opérations. Et même dans celle-ci intervenaient des agents de chaque réseau, savoir : ceux qui constituaient les portions actives des sections de chemins de fer de campagne. Enfin, le 5e régiment du génie lui-même (sapeurs des chemins de fer) était tenu, d'après une convention passée entre les réseaux et le ministre de la Guerre, de compter dans ses rangs un nombre déterminé de gradés et d'hommes fournis par chaque réseau.

Il résulte de cette constatation que la valeur de l'organisation militaire des réseaux français était conditionnée par la valeur de l'organisation administrative qui lui servait de cadre. Les événements ont prouvé que cette organisation était bonne puisqu'elle a pu surmonter, au prix de difficultés souvent inouïes, tous les obstacles qu'elle rencontra, notamment pendant la période des transports de mobilisation et de concentration. Les services rendus par les réseaux, pendant la guerre, ont permis d'apprécier à sa valeur la qualité de leur organisation administrative.

### C) *Evolution de cette organisation au cours de la guerre*

Le rôle de nos grands réseaux de chemins de fer fut des plus importants pendant la guerre et la tâche de leurs dirigeants fut souvent écrasante. Ce n'est que justice de rendre hommage à la collaboration qu'ils ont apportée à l'œuvre de la Défense nationale. D'éminentes personnalités l'ont fait publiquement, et c'est l'honneur de nos réseaux que d'avoir inspiré à M. Claveille, ministre des Travaux publics, cette phrase prononcée à la Chambre des députés, le 9 mai 1919 : « En toute sincérité, j'affirme que, dans son ensemble, le service des chemins de fer français a été à la hauteur des besoins militaires de la France. »

On peut souscrire sans réticence à l'opinion de M. de Freycinet (sénateur, ancien ministre et ancien membre du gouvernement de la Défense nationale en 1870), rapportée par M. Claveille dans ce même discours : « La tâche des grands réseaux français pendant la guerre a été, demeure et reste effrayante. » Il fallait, à mesure que se prolongeaient les hostilités, assurer la bonne marche et le bon entretien du matériel et, tout en sacrifiant aux exigences de la situation militaire, ne point laisser péricliter l'exploitation commerciale.

L'arrière avait ses exigences autant que le front. Il fallait assurer à la population civile les moyens de transport suffisants pour son ravitaillement, pour son industrie. La tâche était non seulement militaire, mais nationale. Les réseaux surent s'en acquitter avec honneur.

A l'évolution des événements devait correspondre une évolution dans la répartition des compétences et des responsabilités. Le rôle des chemins de fer ne pouvait, la guerre se prolongeant, rester exclusivement militaire, au détriment des besoins généraux de la population non mobilisée. La nécessité de procurer à celle-ci les moyens de transport dont elle avait besoin exigeait dès lors une direction plus générale, ayant la compétence et l'autorité nécessaires pour tenir compte, le plus équitablement possible, des besoins des services militaires et des services civils. De là une série de réorganisations successives qui aboutirent à retirer en pratique, sinon en droit, la direction exclusive du service des chemins de fer à l'autorité militaire, et à la confier au ministre des Travaux publics et des Transports. Les transports eux-mêmes continuaient d'ailleurs à être conditionnés par les nécessités militaires. D'autre part, aucun des rouages essentiels de l'organisation (notamment les Commissions de réseau) ne fut supprimé, ni modifié.

*Direction générale des transports au ministère des Travaux publics.* — La première mesure prise pour mettre l'organisation arrêtée avant la guerre au niveau des nécessités nouvelles, fut un décret du 18 novembre 1916, qui créa, au ministère des Travaux publics, une Direction générale des transports, centralisant entre les mains de son chef toutes les questions relatives à l'organisation et à l'amélioration des transports par voies ferrée, fluviale et maritime. Pratiquement le chef du 4e bureau de l'état-major de l'armée passait sous l'autorité du titulaire de cette Direction générale, tout en continuant à relever du ministre de la Guerre, et le directeur général exerçait, par délégation du ministre de la Guerre, les pouvoirs que celui-ci tenait des lois et règlements.

Aux termes de ce décret, le directeur général se vit notamment confier l'organisation des plans de transport pour l'ensemble des besoins économiques du pays, la détermination des ordres de priorité pour les expéditions ainsi que pour les importations. Il agissait sous l'autorité

du général commandant en chef dans la zone des armées, et sous l'autorité du ministre de la Guerre dans la zone de l'intérieur.

C'était là une première réforme importante, motivée par la nécessité de satisfaire, non seulement aux besoins militaires, mais aux besoins économiques et commerciaux de l'arrière. On notera que le haut fonctionnaire chargé de cette direction restait néanmoins sans autorité propre. Le principe suivant lequel, en temps de guerre, le service des chemins de fer relève de l'autorité militaire, subsistait toujours : le directeur général des transports tenait tous ses pouvoirs de l'administration militaire, dont il relevait en même temps que du ministre des Travaux publics.

*Sous-secrétariat d'État des transports.* — La nécessité, toujours plus pressante, de centraliser l'autorité en une seule main fit substituer à cette direction, à peine avait-elle été installée, un organisme nouveau.

Par décret du 14 décembre 1916, un sous-secrétariat d'État des transports était créé au ministère des Travaux publics.

Le sous-secrétaire d'État, dont les attributions furent fixées quelques jours après par un décret du 27 décembre 1916, était chargé de diriger, au nom et par délégation permanente du ministre des Travaux publics, en outre des services des chemins de fer d'intérêt général, ceux des chemins de fer et des voies ferrées d'intérêt local, de la navigation et des ports maritimes, des transports maritimes, des routes, de l'automobile, des usines hydrauliques et des distributions d'énergie électrique.

Ces services furent répartis en quatre sections, par arrêté du 27 décembre 1916 ; la section de navigation et des ports maritimes ; la section des chemins de fer et des voies ferrées d'intérêt local ; la section des routes, de l'automobile, des usines hydrauliques et des distributions d'énergie électrique ; la section des transports maritimes, chacune de ces sections ayant à sa tête un inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Mais, sous cette forme, les attributions du sous-secrétaire d'État n'assuraient pas encore la centralisation cherchée. Le sous-secrétaire d'État qui ne tenait, en effet, ses pouvoirs que d'une délégation permanente du ministre des Travaux publics, n'était pas investi des pouvoirs confiés à l'autorité militaire en matière de chemins de fer. La dualité des pouvoirs subsistait donc. Pour réaliser la centralisation et permettre au sous-secrétaire d'État des transports d'assurer l'exécution des services qu'il devait diriger, celui-ci reçut, par décret du 27 décembre 1916, la délégation des attributions confiées à l'autorité militaire, pour le service des chemins de fer, par les lois des 3 juillet 1877 et 28 décembre 1888.

Le sous-secrétaire d'État fut dès lors chargé, notamment, de l'exécution de tous les transports de troupe et de matériel de combat ainsi que des transports d'évacuation des blessés. Ces transports, préparés

et ordonnés par l'autorité militaire, conservaient la priorité sur tous les autres. Dans la zone des armées, leur organisation fut confiée au directeur de l'arrière qui reçut, à cet effet, la délégation permanente du sous-secrétaire d'État. Dès lors, l'administration militaire n'avait plus d'autorité absolue sur le service des chemins de fer. Le personnel militaire affecté à ce service échappait à son contrôle unique : c'était par l'intermédiaire du ministre des Travaux publics, sur l'avis du sous-secrétaire d'État des transports, que devaient désormais parvenir au ministre de la Guerre toutes les propositions concernant le personnel.

Bientôt même les pouvoirs conférés au sous-secrétaire d'État à l'égard du personnel ne parurent pas suffisants. Un décret du 9 mai 1917 plaça sous son autorité directe tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports. Ainsi les pouvoirs du sous-secrétaire d'État étaient encore accrus : assisté de deux officiers généraux (l'un pour la zone des armées, l'autre pour l'intérieur), le sous-secrétaire réunit sous son autorité tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports. Le premier de ces officiers généraux porta le titre de directeur des transports militaires dans la zone des armées et le second, celui de directeur des transports militaires dans la zone de l'intérieur. Ils furent chargés, en vertu d'une délégation qu'ils reçurent du sous-secrétaire d'État, d'assurer, le premier dans la zone des armées, suivant les ordres du général commandant en chef, le second, dans la zone de l'intérieur, suivant les ordres du chef d'état-major général, les transports de troupes, de matériel, de blessés et de ravitaillement.

Enfin, par délégation du ministre de la Guerre, le sous-secrétaire d'État obtint l'administration de tous les crédits inscrits au budget du ministère de la Guerre en vue de pourvoir à la totalité des dépenses du service des transports. On peut dire que, à partir de ce moment, le sous-secrétaire d'État fut le grand maître des transports, puisqu'il détenait, par délégation, tous les pouvoirs du ministre des Travaux publics, du ministre de la Guerre et du commandant en chef des armées.

*Concentration des pouvoirs aux mains du ministre des Travaux publics.* — Le dernier stade de la réforme était aisé à prévoir ; il ne restait qu'à transférer ces importantes attributions, dans leur ensemble, au ministre des Travaux publics et des Transports. C'est ce que fit le décret du 15 septembre 1917, corroboré par un décret du 8 décembre de la même année, précisant à nouveau, notamment en ce qui concerne l'exécution des travaux neufs ou d'entretien, les pouvoirs conférés, par délégation du ministre, au directeur des transports militaires de la zone des armées. Enfin, le 26 juillet 1918, un nouveau décret vint parachever la réforme dont nous venons de suivre les phases et mettre un terme à son évolution logique.

Ce décret confirmait entre les mains du ministre des Travaux publics la délégation permanente des attributions de l'autorité militaire en matière de chemins de fer ; il le chargeait de tout ce qui concernait le service des transports militaires, l'utilisation, pour le besoin des armées, des chemins de fer, voies navigables de toute nature, ainsi que de l'organisation des travaux neufs et des travaux d'entretien nécessaires pour le maintien ou le rétablissement de la circulation. Tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports et à l'organisation des travaux sur les voies ferrées, les routes, les voies navigables et dans les ports, restait placé sous l'autorité du ministre. Dorénavant, celui-ci arrêtait et soumettait, pour approbation, au ministre de la Guerre, les propositions de nomination, d'avancement et de distinctions honorifiques du personnel militaire. Ainsi tout le service était placé sous la dépendance du ministre des Travaux publics, aussi bien dans la zone des armées que dans la zone de l'intérieur.

Pour mener à bien sa tâche écrasante, le ministre des Travaux publics et des Transports fut assisté : 1° d'un officier général, qui prit le titre de directeur général des transports militaires, chargé de faire exécuter, par priorité, sur l'ensemble des voies ferrées et des voies navigables, les transports militaires, et de diriger l'exécution des travaux militaires sur les voies ferrées ; 2° des trois chefs des services centraux d'exploitation des chemins de fer, des voies navigables et des ports maritimes, chargés, chacun en ce qui le concernait, de tout ce qui était relatif à l'exécution technique et à l'exécution commerciale de l'ensemble des transports.

Des conférences périodiques, sous la présidence du ministre, entre le directeur des transports militaires, les chefs des services centraux précités et les chefs d'exploitation des grands réseaux de chemins de fer, assurèrent la coordination des efforts.

Enfin, aux côtés du général commandant en chef les armées alliées, était placé un officier général ou supérieur, nommé par le ministre de la Guerre, après entente entre le ministre des Travaux publics et le général commandant en chef. Cet officier portait le titre de directeur des transports militaires. Délégué permanent du directeur général des transports militaires, il était chargé de faire exécuter, au nom de celui-ci, les transports intéressant les armées et de faire étudier les travaux prescrits par le commandement. Il était qualifié pour donner aux commissaires de réseaux les ordres d'exécution nécessaires. Enfin, il avait sous ses ordres directs tout le personnel civil et militaire affecté au service des transports militaires sur le réseau des armées.

Le décret du 26 juillet 1918 réalisait ainsi, en donnant au ministre des Travaux publics les pouvoirs les plus étendus, la centralisation recherchée et rendue nécessaire par la prolongation de la guerre. Sans renoncer

au principe suivant lequel les chemins de fer devaient, en temps de guerre, relever entièrement de l'autorité militaire, on avait réussi à faire changer de mains la direction du service des transports. Outre ses pouvoirs normaux, le ministre des Travaux publics exerçait désormais ceux qui lui étaient délégués par le ministre de la Guerre. Mais rien n'avait été modifié au fond de l'organisation des réseaux telle qu'elle existait en temps de paix.

### D) *L'après-guerre*

a) *Décret du 2 février 1919. La direction des réseaux rendue à leurs administrations.* — Une fois l'armistice signé, un décret du 2 février 1919 rendit la direction des réseaux aux administrations qui en étaient chargées en temps de paix. C'était là une modification de pure apparence, car rien n'était changé à l'organisation alors en vigueur. Certes, les administrations des réseaux recouvraient, théoriquement, l'autonomie de leur gestion, mais, aux termes du nouveau décret, le régime prévu par la loi du 28 décembre 1888 continua d'être appliqué aux réseaux ; ils restaient toujours réquisitionnés et toujours tenus d'exécuter, par priorité absolue, les transports militaires indispensables et les transports essentiels à la vie de la nation. Ils continuaient à se conformer aux ordres qui leur étaient notifiés par le ministre des Travaux publics et des Transports, agissant par délégation de l'autorité militaire. Comme il avait été de règle durant toute la guerre, l'élément militaire restait intimement associé à l'élément technique pour la direction et l'exécution des transports. Et il devait le rester tant que subsisterait la réquisition des réseaux. En effet, le décret du 2 février 1919 maintenait, à côté du directeur de chaque réseau, un commissaire militaire possédant les attributions d'un chef de corps à l'égard du personnel militaire ou militarisé du réseau. Il était chargé d'établir la liaison avec l'autorité militaire, de surveiller l'exécution des transports militaires et de diriger les travaux militaires et les travaux de réfection des voies de communication exécutés par les unités militaires ou avec le concours de l'autorité militaire.

Ce commissaire était secondé par des commissaires militaires placés, les uns auprès des chefs d'arrondissement et inspecteurs principaux des réseaux, les autres auprès des chefs de gare, ces derniers étant particulièrement chargés de diriger le service d'ordre et de police dans la gare, et de transmettre les communications de l'autorité militaire.

L'organisation des chemins de fer au ministère des Travaux publics et au grand quartier général n'était pas modifiée. Le ministre des Travaux publics conservait la délégation du ministre de la Guerre pour

l'exercice de ses pouvoirs sur les réseaux. Le personnel restait mobilisé.

b) *Décret du* 15 *octobre* 1919. — *Le régime provisoire d'exploitation.* — Le régime de réquisition, qui durait depuis le 2 août 1914, ne disparut que le 24 octobre 1919, date de la publication au *Journal Officiel* de la loi du 23 octobre 1919 notifiant au pays la cessation officielle des hostilités. Le décret du 26 juillet 1918 se trouvant dès lors abrogé, le ministre des Travaux publics était démuni des pouvoirs que l'autorité militaire lui avait délégués et que celle-ci tenait, pour le temps de guerre, de la loi du 28 décembre 1888. Les réseaux auraient dû, par suite, revenir au régime normal du temps de paix et reprendre, en même temps que l'autonomie de leur gestion, la plénitude de leur responsabilité.

Mais, pour pouvoir faire face sans restrictions à tous les besoins du trafic, il fallait reconstituer les effectifs du personnel, le matériel et l'outillage et résoudre les difficultés nouvelles causées par l'application de la loi de huit heures aux chemins de fer. D'autre part il n'était pas possible de mettre fin sans transition au régime des priorités qui existait depuis le début de la guerre en faveur des transports de première nécessité, ni de revenir au régime pur et simple des conventions en supprimant la coordination des moyens d'action des réseaux assurée pendant la guerre sous l'autorité du ministre des Travaux publics.

De là la nécessité d'un régime provisoire. Celui-ci fut institué par le décret du 15 octobre 1919 qui avait particulièrement pour objet d'organiser le régime des priorités pour les transports à destination des régions libérées ou intéressant l'économie nationale. Aux termes de ce décret, le point de départ des délais de transport était retardé (1) pour permettre de subordonner à chaque instant les obligations des chemins de fer à leurs moyens d'action. Les règles antérieures de priorité étaient maintenues au profit des transports destinés au ravitaillement, à la reconstitution industrielle ou à la reconstitution des régions libérées. Mais surtout ce décret apportait une innovation. Il créait un Comité d'exploitation et un Comité technique du matériel et de la traction, comprenant des représentants du gouvernement, des administrations des réseaux, du personnel des chemins de fer et du Comité consultatif des chemins de fer. Ces deux nouveaux organismes, dont les réseaux étaient tenus de suivre les directives, étaient chargés de maintenir l'unité dans l'action technique des réseaux et d'assurer la liaison entre ceux-ci et l'État.

On peut voir là l'embryon de la future organisation des chemins de fer, basée non plus, comme avant la guerre, sur l'autonomie des réseaux, qui avait pratiquement disparu depuis 1914, mais sur deux

(1) Voir page 115.

principes nouveaux, consistant, le premier en une exploitation mieux coordonnée entre les réseaux, et le second en une plus grande intervention de l'État dans leur fonctionnement.

Les mesures précédentes devaient avoir effet jusqu'au 31 décembre 1920. Mais, à cette date, la situation des transports n'étant pas redevenue entièrement normale et l'élaboration du nouveau régime des chemins de fer se poursuivant devant le Parlement, il parut opportun de maintenir en vigueur les dispositions contenues dans le décret du 15 octobre 1919, d'abord jusqu'au 30 juin 1921, par le décret du 28 décembre 1920, ensuite, par le décret du 29 juin 1921, jusqu'au 31 décembre 1921. A partir de ce moment est entrée effectivement en application, ainsi que nous le verrons plus loin, la convention relative au nouveau régime des chemins de fer intervenue, entre les grands réseaux et l'État, le 28 juin 1921 et sanctionnée, en ce qui concerne l'État, par la loi du 29 octobre 1921.

### E) *Observation générale*

On voit, par ce rapide exposé, que la réglementation des transports au cours de la guerre et depuis la cessation des hostilités subit largement l'influence des événements. Mais, ainsi que nous l'avons déjà dit, quelle que fût l'opportunité des diverses mesures adoptées, auxquelles d'ailleurs les questions de personnes ne furent pas entièrement étrangères, leur efficacité dépendait des conditions de leur exécution, et celles-ci de la qualité de l'organisation administrative des réseaux. Si ceux-ci n'avaient pas été, dès le temps de paix, bien préparés à leur rôle de guerre ils n'auraient pu apporter à la Défense nationale, malgré toute les mesures prises pour concentrer et renforcer les pouvoirs ministériels, la large et efficace contribution dont il nous reste maintenant à décrire l'ampleur.

---

## CHAPITRE II

# Fonctionnement technique des Chemins de fer pendant et depuis la Guerre

### *A*) Les Transports militaires pendant la Guerre

Pour faire face aux transports de guerre, tout en continuant à assurer, dans une mesure forcément réduite au début, le transport des voyageurs et des marchandises, les grands réseaux français disposaient, en chiffres ronds, quand la guerre éclata, de 13.900 locomotives, 48.600 voitures à voyageurs et fourgons de grande vitesse et 371.000 wagons de marchandises.

De son côté, l'Allemagne possédait 30.000 locomotives, 85.000 voitures et fourgons et 660.000 wagons, soit environ le double du parc français. L'avantage à son profit n'était qu'apparent, car non seulement elle devait assurer le service d'une armée beaucoup plus nombreuse que l'armée française, mais elle avait surtout à faire face à deux fronts placés aux deux extrémités opposées de son territoire.

On ne peut donc pas dire que la France fut en état d'infériorité sur l'Allemagne en ce qui concerne le matériel de transport. Celui-ci devait rester plus que suffisant pour permettre d'assurer les transports militaires ; quant au trafic civil, l'Allemagne connut les mêmes épreuves que la France, au cours de la guerre et depuis l'armistice et ne réussit pas à les surmonter aussi bien que la France.

Les transports militaires effectués pendant la guerre peuvent être répartis logiquement en neuf catégories :

1° Transports de couverture, de mobilisation et de concentration ;
2° Transports de troupes au cours des opérations ;
3° Transports de ravitaillement ;
4° Transports sanitaires ;
5° Transports de permissionnaires ;
6° Transports d'évacuation ;
7° Transports des armées alliées ;
8° Transports de l'armée américaine ;
9° Transports de démobilisation.

Il n'est guère possible d'indiquer le nombre de locomotives, de voitures et de wagons employés pour chacun de ces transports au cours de la guerre. Aussi bien de tels chiffres ne donneraient-ils pas, par eux-mêmes, une idée exacte de la tâche immense remplie par les réseaux français (1).

Des observations d'ordre général sur la quantité de matériel roulant nécessaire au transport d'unités militaires types, sur la différence de rotation entre les transports commerciaux du temps de paix et les transports militaires, jointes à quelques exemples typiques du mouvement de certains de ces transports, éclaireront mieux le lecteur sur l'immensité de l'effort accompli par les réseaux français durant la guerre que la publication de chiffres et de nombres multiples.

### *Transports de couverture, de mobilisation et de concentration*

Dans l'ordre chronologique, les transports de couverture précèdent tous les autres transports militaires, puisqu'ils peuvent être normalement exécutés en période de tension diplomatique et avant la mobilisation elle-même. Ils consistent, en effet, à amener les troupes de couverture appartenant à l'armée active sur les emplacements stratégiques, déterminés à l'avance, où elles doivent se trouver dès le début des hostilités, afin de remplir leur rôle de protection et d'empêcher l'ennemi de troubler la formation et le groupement des armées.

Les transports de couverture commencèrent le 31 juillet 1914 et s'achevèrent le 3 août. Ils s'accomplirent avec la plus grande régularité, sans gêne appréciable pour le trafic commercial auquel ils se superposaient. Leur importance fut variable selon les réseaux : c'est ainsi qu'ils demandèrent 16 trains sur le P.-O. et 28 sur l'Etat, 92 sur le Nord, 144 sur le P.-L.-M., 293 sur l'Est.

A l'abri des troupes de couverture, ainsi mises en place, les opérations de formation et de groupement des armées furent réalisées à l'aide des transports de mobilisation, effectués entre la gare du domicile des hommes appartenant aux réserves et celles du dépôt où ils devaient se rendre, puis des transports de concentration, effectués entre les dépôts des unités, d'une part, et, d'autre part, les lieux fixés par le commandement militaire pour la réunion de ces unités en formation de combat.

Comment évaluer l'importance de ces transports ? Ce qu'on peut

(1) Pour tout ce qui concerne le service purement militaire des chemins de fer français pendant la guerre, nous renvoyons le lecteur à l'étude très complète du colonel Le Henaff et du capitaine H. Bornecque : *Les chemins de fer français et la guerre*, Paris, librairie Chapelot.

dire c'est qu'au début de la guerre un corps d'armée, à l'effectif de guerre, exigeait pour le transport de ses unités de combat, en dehors des parcs et des convois administratifs, une moyenne de 80 trains et de 4.000 wagons. Or, en vingt jours, pendant la période de mobilisation et de concentration, 42 corps d'armée ont été dirigés sur notre front. C'est donc 168.000 wagons environ qui ont été employés à ce transport. Et ne sont pas comprises dans ces 42 corps les troupes coloniales !

Les transports de mobilisation, proprement dits, commencèrent dès le deuxième jour de la mobilisation, c'est-à-dire le 3 août 1914 ; les réservistes, selon l'échelon auquel ils appartenaient, rejoignirent successivement les dépôts de leur corps. L'effort fut particulièrement intense pendant les premiers jours. Le réseau du Nord mit en marche, à cet effet, 1.334 trains le deuxième jour de la mobilisation, 995 le troisième et 792 le quatrième ; le P.-L.-M. 3.262 trains dont 1.396 trains le deuxième jour. Ces transports exigèrent, au total, plus de 10.000 trains.

Les transports de concentration commencèrent, dès la mobilisation achevée, c'est-à-dire dès que, par suite de l'arrivée des réservistes, les unités furent portées à leur effectif de guerre et furent acheminées vers la zone de concentration désignée pour chaque corps. Ils s'effectuèrent du 6 au 18 août, sans incident notable, selon le plan prévu par l'état-major. Le 19 août, cinq armées étaient concentrées dans les régions qui leur avaient été assignées. Cette concentration représentait le transport de plus de 1.200.000 hommes, de près de 400.000 chevaux et 80.000 voitures. Le réseau du Nord fit circuler 1.012 trains transportant 439.135 hommes, 117.601 chevaux, 22.545 voitures ou canons et 4.457 tonnes de matériel ; l'Est 4.035 trains ; le P.-O. mit en marche près de 2.000 trains ; l'Etat 1.185 trains, le P.-L.-M., 3.065, sans compter les 239 trains nécessaires pour les divisions d'Algérie et la division alpine.

Au cours du mois d'août 1914, certaines gares régulatrices du P.-L.-M. orientèrent jusqu'à 200 trains militaires par jour, soit en moyenne plus d'un train toutes les huit minutes. La Compagnie de l'Est eut à en faire circuler plus de 400 journellement dans certaines gares, soit un train toutes les quatre minutes.

Commencés à l'heure dite, tous les transports de mobilisation et de concentration furent achevés en temps voulu, dans l'ordre le plus parfait.

Le gouvernement de la République s'empressa de féliciter les administrations des grands réseaux et leur personnel du remarquable travail qu'ils venaient d'accomplir par l'ordre du jour suivant :

« Au moment où se terminent les transports de mobilisation et de concentration, le ministre de la Guerre, d'accord avec son collègue des Travaux publics, tient à rendre un éclatant hommage à l'admirable

dévouement du personnel des chemins de fer. Le gouvernement tout entier le remercie de la patriotique activité qu'il a dépensée sans réserve, jour et nuit, sans trêve, pendant cette période préliminaire. Le ministre de la Guerre adresse aux agents de tout rang, au nom de l'armée dont ils ont modestement et méthodiquement préparé la tâche victorieuse, ses remerciements les plus chaleureux. »

Les brèves indications que nous avons données ci-dessus pour caractériser trois semaines d'efforts ininterrompus suffisent à montrer combien ces éloges étaient mérités.

### *Transports de troupes au cours des opérations*

Ces transports, même à proximité du front, se sont faits en majeure partie par voie ferrée, perpendiculairement à la ligne de feu, ou en rocade, parallèlement à cette ligne.

a) *Les premières opérations.* — La concentration terminée, les grands réseaux durent faire face aux transports des troupes d'un point à l'autre du front, selon les exigences de la bataille et sur les ordres de l'état-major ; il fallut, dès le début, faire glisser toute une partie de l'armée du front de l'Est vers le Nord-Ouest comme conséquence de l'envahissement de la Belgique par les armées allemandes.

Ces transports, en cours d'opérations, n'ont pas été une des tâches les moins difficiles exécutées par les réseaux. Ils ne s'effectuaient plus, en effet, selon les courants prévus et établis dès avant la guerre pour la concentration, courants qui étaient desservis par des voies nombreuses, établies pour un débit important ; il fallut au contraire, au hasard des mouvements de l'ennemi et des variations du front de combat, utiliser des lignes transversales, des lignes de rocade qui, ne correspondant en temps de paix à aucun courant de trafic, n'étaient que peu développées, souvent à voie unique, insuffisamment reliées entre elles, et ne permettaient qu'un débit très lent. C'est ainsi que, dès le 17 août, il fallut transférer un corps d'armée de la région de l'Est vers la région du Nord. Ce transport, qui nécessita 110 trains, s'effectua en un peu plus de trois jours. La difficulté d'une telle opération fut aggravée du fait qu'elle fut effectuée souvent à peu de distance d'un front, qui, alors, présentait une extrême mobilité : il fallait, en effet, tout d'abord, sans gêner en rien les autres transports, concentrer aux différents points d'embarquement les rames de wagons vides, exécuter ensuite le parcours prescrit par l'autorité militaire des trains en charge, assurer enfin le retour des rames vides soit pour un nouveau remploi, soit en réserve dans un lieu de garage.

Puis ce fut la retraite de Charleroi ; sur chacune des lignes utilisées

pour la retraite, le nombre des trains fut de 120 à 170 par jour. La menace d'invasion allemande eut sa répercussion sur les réseaux de l'intérieur : le P.-.L.-.M., le P.-O. et l'Etat durent mettre en marche des trains spéciaux pour assurer le transfert à Bordeaux du gouvernement et des administrations publiques et assurer l'exode d'une grande partie de la population parisienne. Pendant plusieurs jours ces trains spéciaux se succédèrent à quelques minutes d'intervalle. C'est ainsi que, le 3 septembre près de 50.000 voyageurs quittèrent Paris par le seul réseau du P.-O.

La difficulté de ces transports improvisés fut accrue par l'envahissement des réseaux. Au début du mois de septembre 1914, le réseau du Nord était réduit à 1.500 kilomètres, au lieu de 3.840 et, chose plus grave, tout ce qui restait de ce réseau, au nord d'Abbeville, ne communiquait plus avec le reste de la France que par la ligne du littoral. La ligne directe d'Amiens à Paris — qui devait être de nouveau coupée en 1918 — n'était plus utilisable. Le maintien de cette unique communication était lui-même subordonné au fonctionnement du pont tournant d'Abbeville sur la Somme.

Avant la bataille de la Marne, la nécessité de renforcer l'aile gauche française de trois corps d'armée, empruntés à l'armée des Vosges, pour constituer, au nord-est de Paris, l'armée du général Maunoury, entraîna la circulation sur le front, d'Est en Ouest, d'un nombre quotidien de trains qui s'éleva, parfois, jusqu'à 170.

b) *Les destructions d'ouvrages d'art.* — A ces difficultés, résultant de l'intensité des transports, venaient s'en ajouter d'autres par suite des destructions opérées tant par les Allemands, au cours de leur avance, que par les troupes françaises, en vue de ralentir la marche de l'envahisseur. Ces destructions, qui intéressaient des ouvrages d'art situés, la plupart du temps, sur les lignes les plus importantes, interdirent, par là même, l'emploi de ces lignes, alors que le mouvement de retraite de l'armée allemande, qui suivit la bataille de la Marne, aurait permis de les utiliser immédiatement. On voit quelle importance, au point de vue des relations par voie ferrée, revêtait la destruction d'un pont comme celui de Laversine, d'une longueur de 108 mètres et jeté au-dessus de l'Oise, qui donnait passage aux lignes Paris-Calais, Paris-Lille et Paris-Maubeuge. Ce pont avait été détruit au cours de la retraite de la Marne : dès qu'il fut possible, on le reconstruisit, et ce travail fut effectué en un mois, du 9 octobre au 10 novembre 1914. Malgré la rapidité de cette remise en état, la gêne apportée par sa destruction fut considérable, surtout au moment où les lignes qu'il desservait auraient été de la plus grande utilité pour assurer vers le Nord les transports de troupes nécessaires pour résister à la ruée ennemie sur l'Yser et gagner la « course à la mer » en sauvant Calais et en empêchant que l'aile gauche de l'armée française ne fût tournée. Au

lieu de cela, il fallut utiliser à cet effet les deux seules lignes demeurées disponibles, qui allongeaient considérablement le trajet et rendaient l'exécution des transports des plus délicates, en imposant, sur certains points, des rebroussements.

Les chemins de fer français eurent, à ce moment, à transporter près de 70 divisions sur des parcours variant de 65 à 400 kilomètres. On dut mettre en marche plus de 6.000 trains dont la rapidité et l'exactitude ont été la cause primordiale de l'échec des Allemands. Du 1er au 13 octobre 1914, en particulier, 1.271 trains de troupes combattantes circulèrent sur le réseau du Nord.

Auprès de ces tours de force, la préparation des transports pour les grandes offensives devait paraître relativement facile. Elle représentait pourtant chaque fois une somme de travail considérable. Les batailles d'Artois, de Champagne, de Verdun, de la Somme, exigèrent l'emploi d'un important matériel de chemins de fer.

C'est ainsi que pour l'offensive de Champagne, de l'automne 1915, le réseau du Nord mit en marche plus de 2.000 trains de troupes ; cet effort devait être considérablement dépassé lors de la bataille de la Somme en 1916 qui exigea 6.768 trains de troupes. Pendant toute la durée de la guerre, le réseau du Nord a transporté plus de 60.000.000 d'hommes de troupes, sans parler de tous les autres transports militaires et des transports civils.

e) *L'effort des réseaux.* — Ce que nous pouvons dire de l'activité d'un réseau de l'arrière — celui de l'Orléans — en ce qui concerne les transports militaires, illustrera particulièrement bien l'importance militaire des chemins de fer au cours de la guerre.

En août et septembre 1914, les transports de mobilisation et de concentration terminés, l'Orléans a formé et acheminé sur Juvisy 30 trains pour le transport d'une division marocaine, 50 trains pour le transport de divisions territoriales en provenance de Bordeaux et de Nantes, 22 trains de troupes du Midi, de Montauban à Juvisy. En septembre, l'Orléans assura, de Montauban à Orléans, le transport, par 201 trains, des troupes hindoues, et de 30 trains de ravitaillement ; 350 trains chargés ont été expédiés de la base anglaise de Saint-Nazaire vers le Nord en août et septembre.

En 1915, cette Compagnie mit en marche 30.000 trains militaires et transporta 3.700.000 officiers et soldats et 583.000 chevaux.

En février et mars 1916, lors de la ruée allemande sur Verdun, elle dirigea vers l'Est, par la ligne de Massy à Valenton, 230 trains de troupes, à la densité de 40 trains par 24 heures à certains jours.

Lors de l'offensive de la Somme, en octobre suivant, 150 trains furent expédiés, par la même voie, à raison de 24 trains par 24 heures.

En 1917, l'Orléans eut à fournir 68 trains vides de 40 wagons pour aider au transport des divisions expédiées en Italie.

Quand l'ennemi fit son dernier grand effort sur le Chemin-des-Dames, au printemps de 1918, le même réseau — en deux mois, mars et avril — dut diriger 400 trains militaires par Massy-Valenton et 350 au cours des trois mois suivants.

Le plus grand effort exigé de cette Compagnie, au point de vue des transports militaires, l'a été au cours de la dernière année de la guerre et a concerné, comme nous le verrons plus loin, les transports de l'armée américaine. Ils se sont superposés aux transports du ravitaillement français qui pesaient lourdement déjà sur le réseau.

Il convient de rappeler, si l'on veut apprécier la difficulté de la tâche de nos réseaux, que, sur le front français, indépendamment du matériel pris par l'ennemi, un très grand nombre de locomotives et de wagons ont été immobilisés pour les besoins des armées. M. Sembat, ministre des Travaux publics, disait à la Chambre, dans sa séance du 16 décembre 1916, que le nombre des wagons ainsi immobilisés avait été de 20.000 en moyenne jusqu'à la fin de 1915, et qu'à certains moments, ce nombre s'était élevé à 40.000. Pendant la période décisive des hostilités, au cours de l'été et de l'automne de 1918, c'est aux environs de ce dernier chiffre qu'il faut évaluer le nombre des wagons retenus sur notre front par les besoins militaires.

d) *Le transport des troupes en Italie.* — D'autre part, nous devons faire observer que le matériel de nos chemins de fer n'a pas circulé seulement entre les dépôts de mobilisation et le front français, ou d'un point à l'autre de ce front ; des transports militaires ont dû être dirigés vers un autre front de guerre, le front italien, et ces transports ont dû être exécutés à l'improviste pour envoyer en toute hâte des troupes françaises et anglaises en renfort à la suite de l'invasion du Frioul. Une mention spéciale doit être faite de ces derniers transports. Le 20 octobre 1917, le Frioul était brusquement envahi et l'armée italienne pliait sous le choc. Le 27 octobre, le gouvernement décidait d'envoyer, en toute hâte, des troupes françaises en renfort. Moins de deux heures après l'envoi de l'ordre par le comité de guerre, 12.000 wagons et 500 locomotives partaient de tous les points du réseau P.-L.-M., qui eut à subir le plus gros effort de ces transports, et gagnaient le Nord-Est ; vingt-quatre heures plus tard, ils se trouvaient formés en trains au poste qui leur avait été assigné à l'arrière du front. Dans la nuit du 28 au 29 octobre, les premiers trains venant du réseau de l'Est à destination de l'Italie arrivaient sur les voies du réseau P.-L.-M.

Deux courants de transports étaient prévus. Le premier, de 18 trains, suivait l'itinéraire Gray-Ambérieu, et de là se subdivisait, soit par Brian-

çon, soit par Modane, ce qui représentait un parcours de 376 kilomètres.

Le deuxième courant, de 23 trains, passait par Saint-Florentin-Dijon-Lyon-Marseille et de là gagnait Nice et l'Italie par Vintimille, soit un parcours de 950 kilomètres, exigeant une durée de quarante-quatre à quarante-sept heures.

Bien que le nombre des trains mis en marche ne paraisse pas très élevé, il n'en a pas moins imposé au réseau P.-L.-M. une lourde charge en raison des distances à parcourir. Il représentait, en effet, avec les retours à vide, un parcours journalier de 50.000 kilomètres, soit 37 pour 100 du parcours journalier des trains de marchandises qui était de 132.000 kilomètres en octobre.

La mise en marche de ce double courant militaire a nécessité le déplacement d'un grand nombre de machines et l'envoi sur certains points de renforts de personnel.

Malgré les difficultés d'exécution, ces transports s'effectuèrent dès le début avec la plus grande régularité ; quelques incidents se produisirent par la suite, qui amenèrent un certain retard vite rattrapé grâce aux mesures prises.

Le tableau ci-dessous indique quelle fut, pendant cette période, la marche des trains sur les divers courants empruntés.

| | Nombre d'arrivées prévues | Nombre d'arrivées effectives | Différences en plus ou en moins |
|---|---|---|---|
| *Nice et au delà :* | | | |
| Du 30 octobre au 10 novembre .. | 256 | 255 | — 1 |
| Du 11 novembre au 17 novembre | 153 | 145 | — 8 |
| Du 18 — au 23 — | 114 | 96 | — 18 |
| Du 24 — au 28 — | 75 | 100 | + 25 |
| Du 29 — au 12 décembre | 139 | 141 | + 2 |
| TOTAUX ..... | 737 | 737 | 0 |
| *Modane :* | | | |
| Du 30 octobre au 10 novembre .. | 175 | 174 | — 1 |
| Du 11 novembre au 17 novembre | 106 | 104 | — 2 |
| Du 18 — au 23 — | 94 | 96 | + 2 |
| Du 24 — au 28 — | 84 | 86 | + 2 |
| Du 29 — au 12 décembre | 194 | 192 | — 2 |
| TOTAUX ..... | 653 | 652 | — 1 |
| *Briançon :* | | | |
| Du 30 octobre au 10 novembre .. | 60 | 60 | |
| Du 11 novembre au 17 novembre | 31 | 31 | |
| Du 18 — au 23 — | 36 | 35 | — 1 |
| Du 24 — au 28 — | 13 | 14 | + 1 |
| Du 29 — au 12 décembre | | | |
| TOTAUX ..... | 140 | 140 | 0 |

Une fois le transport des divisions françaises et anglaises terminé, vers le 15 décembre, il fallut organiser, pour ces unités, des transports de ravitaillement qui absorbèrent une grande partie du débit des lignes Chambéry-Modane et Marseille-Vintimille. Ces transports ne purent s'effectuer qu'au prix de restrictions très sévères du trafic commercial ; sur la première de ces lignes, on limita à deux, dans chaque sens, le nombre des trains de voyageurs ; sur la deuxième ligne, Marseille-Vintimille, le nombre des trains de voyageurs fut réduit à trois, de bout en bout.

### *Transports de ravitaillement*

Il ne suffit pas de transporter les troupes avec leur matériel de guerre ; l faut les maintenir perpétuellement en bon état de ravitaillement.

Ces troupes et ce matériel ont besoin de recevoir sans cesse les munitions, les vivres, les vêtements, les harnachements nécessaires à leur entretien, sans compter les paquets, les lettres et les journaux expédiés aux soldats.

Ces transports se sont effectués selon des lignes de communication déterminées. Partant des centres de ravitaillement, entrepôts de munitions et de matériel, stations-magasins, chargés de grouper les envois de chaque région de corps d'armée, elles aboutissaient aux gares régulatrices d'où elles étaient réparties entre les différentes unités selon les besoins.

On prévoyait, avant la guerre, qu'il fallait environ un train de vivres par jour et par corps d'armée ; les trains de munitions et les trains sanitaires devaient varier, en nombre, selon l'intensité et la fréquence des batailles.

Mais le caractère nouveau pris, presque dès le début, par les hostilités et la substitution, à la guerre de mouvement, de la guerre de position et de tranchées, rendirent nécessaire une réadaptation de ces transports à la situation nouvelle. La guerre de tranchées exigea, en effet, en nombre considérable, des matériaux tels que sacs à terre, fils de fer, etc..., qu'il fallut amener près de la ligne de feu ; d'autre part, le développement croissant du matériel de guerre, et en particulier de l'artillerie, entraîna une consommation de munitions, dont on ne pouvait prévoir l'importance. L'offensive seule de 1918 exigea, du 18 juillet au 11 novembre, 32.754.416 obus, sans compter les munitions d'artillerie de tranchée et les munitions d'infanterie.

Il fallut créer de nouvelles gares régulatrices et augmenter considérablement le développement des gares régulatrices existantes, soit en posant des voies nouvelles, soit par la dépose, sur certaines lignes

secondaires des réseaux de l'intérieur, de la deuxième voie existante.

Ces difficultés étaient encore accrues par suite des variations d'effectifs qui se produisaient subitement sur certains points en raison des exigences de la bataille.

Quelques chiffres donneront une idée de l'activité qu'a imposée aux réseaux français l'obligation d'assurer ce ravitaillement. L'Orléans, en 1915, a transporté 385.000 wagons complets pour l'armée. Sur le Midi, de 1915 à 1916, le nombre des tonnes de ravitaillement pour l'armée est passé de 617.000 à 1.461.000. Sur le Nord, plus de 60.000 trains de ravitaillement et de munitions ont circulé rien qu'en 1915. Pour les années suivantes, ces nombres se sont encore très notablement accrus.

Ajoutons à cela le développement formidable des usines de guerre, développement dont les chiffres ci-après donneront la mesure. Sur un réseau du centre, rien que de 1915 à 1916, le nombre des titulaires de cartes hebdomadaires d'ouvriers a doublé, passant de 283.000 à 560.000.

Le tableau ci-dessous donne, pour quatre réseaux, la statistique des trains de ravitaillement.

NOMBRE DES TRAINS DE RAVITAILLEMENT :

| | Nord | Est | P. L. M. | Midi |
|---|---|---|---|---|
| 1914..... | 6.636 | 5.287 | 4.851 | 775 |
| 1915..... | 36.006 | 29.017 | 6.706 | 1.839 |
| 1916..... | 51.370 | 33.152 | 8.411 | 2.854 |
| 1917..... | 44.113 | 28.006 | 7.978 | 2.972 |
| 1918..... | 37.723 | 23.032 | 9.806 | 2.620 |
| 1919..... | 12.534 | 9.057 | 1.923 | 631 |

Notons que si le nombre des trains a diminué sur le Nord et l'Est au cours de 1917 et de 1918, cela tient à un meilleur groupement du matériel et non à une diminution de tonnage.

Les transports de ravitaillement n'étaient pas limités aux vivres et munitions. Ils comprenaient aussi l'acheminement des lettres et des colis-postaux. Dès le début de la guerre, la franchise postale fut étendue à tous les mobilisés ; il en résulta un accroissement considérable de la correspondance. A chaque grande unité en campagne et à certaines formations de l'avant était attribué, pour respecter le secret des opérations, un numéro de « secteur postal » ; la correspondance ainsi libellée était acheminée par l'intermédiaire d'un bureau central militaire qui fixait les points de destination. Depuis mars 1915, ce bureau assurait chaque jour, en moyenne, le départ de 3.500.000 lettres ordinaires, 300.000 chargements et paquets, 70.000 journaux, 10.000 mandats-cartes et mandats télégraphiques. Ce transport seul nécessitait de 200 à 300 wagons par jour.

Le transport des colis-postaux pour l'armée suivit un développement analogue. Les régulatrices ont acheminé, pendant la guerre, environ 9.000.000 de colis, représentant un poids de 40.000.000 de kilos, et qui ont exigé l'emploi de 5.000 wagons à peu près.

### *Transports sanitaires*

L'exécution des transports sanitaires, c'est-à-dire les transports d'évacuation vers la zone de l'intérieur des malades et des blessés, avait été organisée dès le temps de paix.

A chaque armée devait être affectée une gare de répartition à qui incombait le soin de diriger les trains sur les différents lieux d'hospitalisation. Dès le début de la mobilisation, on mit en service des trains sanitaires permanents à intercirculation, au nombre de sept. Ces trains, spécialement aménagés pour le transport des malades et des blessés gravement atteints, étaient formés de fourgons à marchandises éclairés et chauffés. Ils étaient composés de 23 véhicules dont 16 pour les blessés, chacun de ces derniers wagons pouvant recevoir 8 lits-brancards.

A côté de ces trains permanents, devenus vite insuffisants, on mit en marche des trains sanitaires improvisés, composés d'une quarantaine de wagons aménagés dans des conditions à peu près semblables à celles des trains permanents. Ces trains reçurent, au cours des hostilités, de nombreuses améliorations notamment par l'adjonction d'un wagon spécial servant de salle de pansements, et aménagé de façon à permettre, au besoin, d'opérer des interventions chirurgicales, et d'un wagon-cuisine, ce qui évitait les arrêts prolongés dans certaines gares, arrêts nécessaires auparavant pour permettre le ravitaillement des blessés.

Mais ces trains présentaient, par ailleurs, de nombreux inconvénients ; ils n'offraient pas toutes les conditions de confortable que l'on pouvait souhaiter et surtout ne permettaient pas le transport combiné de blessés assis et de blessés couchés. Aussi furent-ils de moins en moins employés et on se servit presque exclusivement de trains dits « semi-permanents ».

Ces derniers trains étaient composés de voitures à voyageurs, de 2e et 3e classes pour les blessés assis, et de fourgons, aménagés comme dans les trains improvisés, pour les blessés couchés. Ils comprenaient chacun 21 voitures : ils permettaient de transporter environ 600 blessés et offraient, sur les types précédents, de grands avantages au point de vue de la suspension, du chauffage et de l'éclairage.

La circulation des trains sanitaires sur les réseaux touchant au front donne une idée exacte de l'importance de ce trafic particulier.

En 1914, le réseau du Nord (1) en fit circuler 3.007 ; l'Est 792. En 1915, il en circulait, sur le Nord 17.006 et 10.736 sur l'Est. Pour chacune des trois dernières années de la guerre, le nombre de trains sanitaires a été, sur l'Est, de 8.594 en 1916, 5.412 en 1917, 7.360 en 1918. Sur le Nord, le nombre des trains sanitaires a varié entre 15.000 et 15.800.

*Transports de permissionnaires*

Le transport des permissionnaires a exigé, de son côté, l'emploi d'un grand nombre de trains, qui n'a cessé d'augmenter considérablement d'année en année. L'organisation de ces transports n'avait pu être préparée dès le temps de paix ; c'est en raison de la durée de la guerre que, en juin 1915, l'autorité militaire autorisa l'octroi de permissions aux unités du front. Improvisés au début, ces transports subirent, au cours de la guerre, de nombreuses modifications. Des trains spéciaux de permissionnaires furent créés qui, sans passer par Paris, étaient dirigés directement sur les principales régions de la France.

Le réseau du Midi, qui n'avait fait circuler aucun train spécial de permissionnaires dans les années 1914 et 1915, en assurait 219 en 1916 et 2.225 en 1917.

Le P.-L.-M. n'en signale point en 1914 ; en 1915 il en fait circuler 1.400, 5.100 en 1916, 10.900 en 1917 et 10.800 en 1918. « A la fin de 1918 », lit-on dans le rapport du Conseil d'administration de la Compagnie P.-L.-M. pour l'année 1919, « les seuls trains de permissionnaires, sur notre réseau, comportaient un parcours journalier de 13.000 kilomètres, soit plus du cinquième du parcours des trains de voyageurs du réseau. »

L'Est en a fait circuler 3.750 en 1915, 19.200 en 1916, 34.700 en 1917 et 30.600 en 1918.

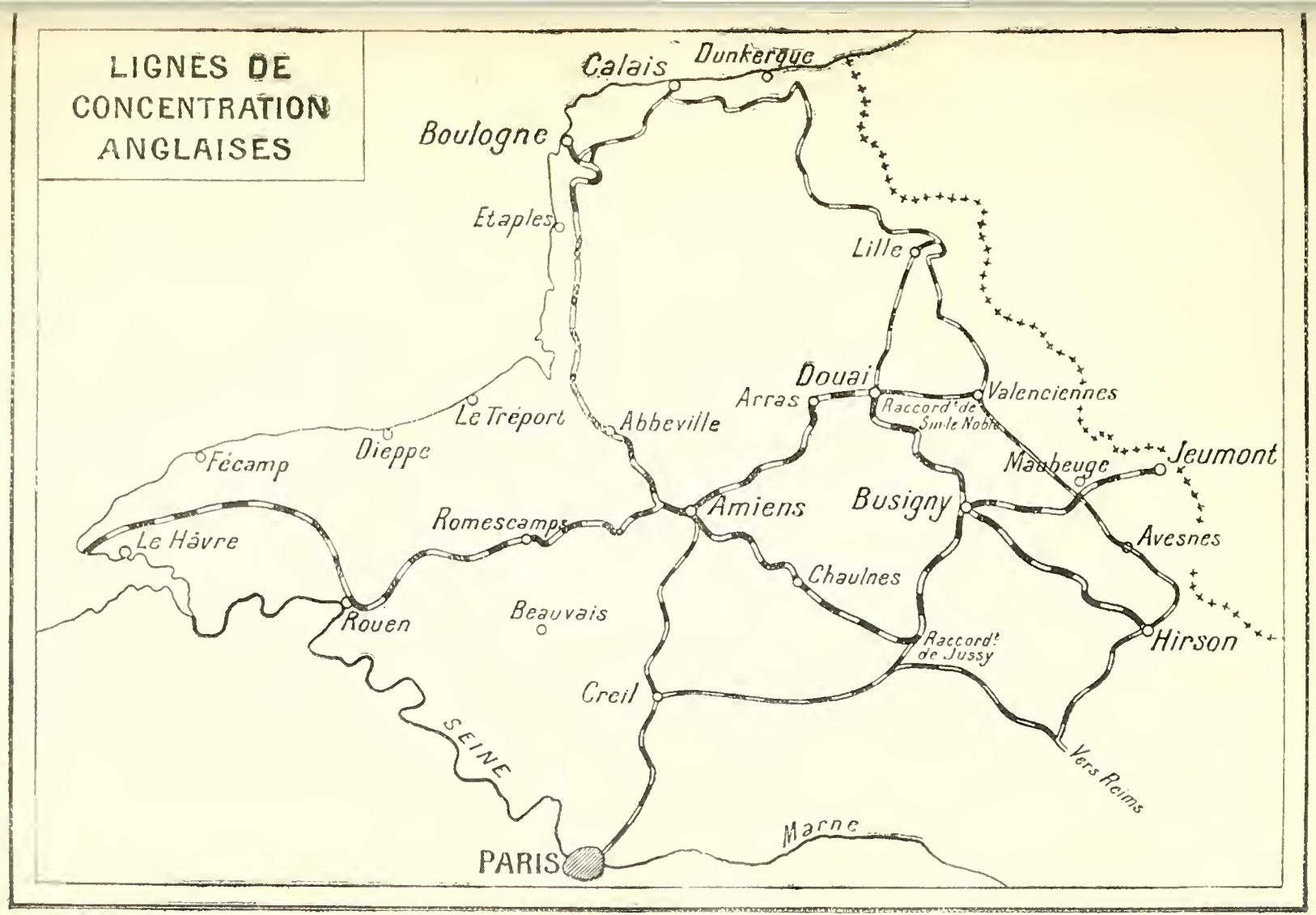
La Compagnie du Nord les évalue à 4.200 environ en 1915, à 11.800 en 1916, à 28.000 en 1917, à 18.800 en 1918. Elle note que le nombre des trains de permissionnaires ayant circulé à vide est d'environ 9 pour 100 du nombre de ceux qui ont circulé chargés.

L'Orléans déclare avoir transporté, comme permissionnaires en provenance du front : 233.000 hommes en 1915, 1.215.000 en 1916, 2.082.000 en 1917, 1.200.000 en 1918.

L'Etat a assuré 388 trains de permissionnaires en 1915, 1.355 en 1916, 5.500 en 1917, 5.700 en 1918.

---

(1) Sur le réseau du Nord les chiffres comportent le total de la circulation soit on voitures chargées, soit à vide.


LIGNES DE CONCENTRATION ANGLAISES
Calais
Dunkerque
Boulogne
Etaples
Lille
Douai
Arras
Valenciennes
Raccord de St-le Noble
Le Tréport
Abbeville
Dieppe
Fécamp
Maubeuge
Jeumont
Amiens
Busigny
Romescamps
Le Hâvre
Avesnes
Chaulnes
Rouen
Beauvais
Raccord de Jussy
Hirson
Creil
SEINE
Vers Reims
Marne
PARIS

*Transports d'évacuation*

Aux transports de couverture, qui s'effectuèrent dans les derniers jours précédant la mobilisation, s'ajoutaient d'autres transports nécessités tant par le rapatriement des nombreux étrangers résidant en France ou des Français séjournant à l'étranger que par le rappel à leur lieu de garnison des unités militaires en déplacement ou des militaires en permission. Aussi ces transports, à la différence des précédents, n'eurent-ils pas un caractère exclusivement militaire. Du 25 juillet au 1er août 1914, 500.000 voyageurs revinrent à Paris ou traversèrent la capitale. La Compagnie de l'Est eut à rapatrier 40.000 ouvriers étrangers résidant dans les régions de Briey et Longwy. On se rend compte aisément du travail supplémentaire intensif que les réseaux durent fournir et auquel ils firent face sans entraver en rien les transports militaires proprement dits ordonnés par l'autorité militaire.

Mais ce ne sont pas les seuls transports d'évacuation que les réseaux durent assurer. Il fallut replier, tout d'abord, à l'intérieur du pays, dans les régions de l'Ouest et du Centre, les dépôts des unités dont le siège se trouvait dans les départements menacés. Les dépôts des première région (Lille), deuxième région (Amiens), sixième région (Châlons-sur-Marne) et vingtième région (Nancy), durent être transférés dans ces conditions, ainsi que le matériel des arsenaux qui s'y trouvait entreposé.

Les réseaux du Nord et de l'Est durent aussi, à leur tour, évacuer leur propre matériel. Cette évacuation fut exécutée dans le plus grand ordre et avec beaucoup de méthode. La Compagnie de l'Est ne laissa aux mains des Allemands que deux locomotives. La Compagnie du Nord n'en perdit que 72. Pour les wagons, les pertes s'élevèrent au total, à 854 voitures à voyageurs, 1.928 wagons de grande vitesse et 43.355 wagons de petite vitesse.

Il fallut procéder aussi à l'évacuation des populations des régions menacées par la marche rapide des Allemands, évacuation rendue souvent difficile par l'affolement et la confusion qui régnaient parmi les réfugiés. 1.500.000 habitants des départements de l'Est et du Nord affluèrent à Paris dans les derniers jours du mois d'août 1914 ; il fallut les diriger sur d'autres régions du Centre et du Midi.

En même temps, la Compagnie du Nord transportait tout le matériel belge, qui put être ainsi sauvé : plus de 1.700 locomotives et 5.300 wagons qui furent garés sur les différents réseaux de l'intérieur.

En cours d'opérations, il fallut aussi, à certains moments, replier vers l'intérieur les gares régulatrices dont les communications se trouvaient menacées et, ensuite, les porter à nouveau en avant, selon les

fluctuations du front de bataille. Ces opérations ne laissaient pas d'être compliquées et exigèrent, pour chaque gare régulatrice, un nombre de trains, variant de 57 à 84.

### *Transports de démobilisation*

L'armistice du 11 novembre 1918 ne mit pas fin, *ipso facto*, aux transports militaires. En dehors des transports de ravitaillement des armées d'occupation, les réseaux eurent à faire face aux transports de démobilisation. Du mois de novembre 1918 au printemps de 1919, date à laquelle elle fut provisoirement suspendue, la démobilisation des seules troupes françaises porta sur 600.000 hommes environ, par mois. Les transports des armées vers l'intérieur et des hommes démobilisés s'opérèrent, en principe, par trains complets groupant environ 1.500 hommes, qui eurent à effectuer un parcours moyen de 550 kilomètres.

Les réseaux français eurent, en plus, à faire face aux transports de déconcentration et de démobilisation de l'armée anglaise et de l'armée américaine, comme on le verra ci-après.

### *Transports des armées alliées*

En dehors des transports propres de l'armée française, les grands réseaux français eurent à exécuter tous les transports nécessaires aux armées alliées qui étaient venues combattre en France.

#### a) *Transports anglais*

Il faut citer en première ligne les transports effectués pour le compte de l'armée anglaise.

Leur histoire se divise en trois grandes périodes ; celle de la concentration de l'armée anglaise, en août 1914 ; celle qui va de cette époque jusqu'à la bataille de la Somme en 1916 ; enfin, celle qui va de la bataille de la Somme à la fin de la guerre.

Pendant les deux premières périodes, les réseaux français se chargèrent de tous les transports nécessaires aux armées britanniques et les troupes françaises de tous les travaux qui s'imposaient sur les lignes de communications anglaises.

Au contraire, à partir de la bataille de la Somme, fonctionna un service autonome des chemins de fer britanniques.

*Concentration de l'armée anglaise* (*août* 1914). — Envisageons d'abord

les transports anglais de concentration. Avant la guerre, un plan de transport de troupes anglaises débarquant éventuellement en France avait été préparé par le 4e bureau de l'état-major de l'armée française.

Ces transports de concentration présentaient de nombreuses difficultés ; d'abord, ils se faisaient partie sur mer, partie par voie ferrée ; or, l'état de la mer, les conditions de réunion de la flotte, toutes sortes de circonstances, ôtaient aux transports maritimes tout caractère de régularité. En outre, il était difficile de savoir quand l'Angleterre enverrait son armée et, comme l'a dit le lieutenant-colonel Andriot (1), quel serait, par rapport au nôtre, son premier jour de la mobilisation. Enfin, l'armée anglaise était, avant la guerre, en voie de transformations incessantes.

Néanmoins un plan finit par être adopté ; il fut admis que la concentration anglaise s'opérerait dans la zone Maubeuge, Busigny, Hirson (Busigny jouant le rôle de gare régulatrice). Les troupes anglaises débarqueraient à Boulogne, Rouen, le Havre. Deux lignes de transport desserviraient ces ports. Elles aboutissaient toutes deux à Amiens et étaient prolongées sur Busigny par deux itinéraires : l'un passait par Arras et le raccordement de Sin-le-Noble, l'autre par Chaulnes et le raccordement de Jussy.

Les transports seraient dirigés par une Commission de ligne à Amiens, une sous-Commission à Rouen rive gauche, des délégations à l'embarquement à Boulogne, Rouen, le Havre, une Commission régulatrice de débarquement à Busigny,

Les premiers éléments de l'armée anglaise débarquèrent le 12 août 1914. Ces troupes étaient de composition mal définie, réparties au hasard des possibilités des ports d'embarquement et de débarquement et comprenaient les unités les plus variées, exigeant par là même des trains composés de véhicules fort différents. On arriva néanmoins assez rapidement à créer des types de trains, désignés chacun par une lettre spéciale et correspondant à une nature particulière d'éléments à embarquer.

Des marches spécialisées étaient affectées à ces transports et s'intercalaient dans les marches affectées aux transports français, sans entraver en rien leur exécution.

Les embarquements commencèrent le 15 août ; on mit en marche 361 trains qui transportèrent 115.000 hommes et 46.000 chevaux ; la plus grande partie des effectifs (plus de 70.000 hommes) débarqua au Havre.

Au début, les gares d'embarquement furent désignées par la commis-

(1) Lieutenant-colonel Andriot. « La concentration de l'armée anglaise sur les chemins de fer français en août 1914 ». (*Revue générale des chemins de fer de septembre* 1921.)

sion régulatrice de Busigny ; mais bientôt, en raison des nécessités militaires, celle-ci fut subordonnée à la Commission de ligne d'Amiens. A partir du 25 août 1914, la régulatrice de Busigny fut transportée à Chaulnes, la Commission de ligne à Rouen où elle devint « Commission régulatrice de communication », destinée à ravitailler les troupes britanniques en campagne. Elle émigra ensuite au Mans et Saint-Nazaire remplaça le Havre comme base de ravitaillement. Une régulatrice avancée fut constituée à Villeneuve-Saint-Georges.

Dans l'ensemble, les transports de concentration se passèrent dans des conditions satisfaisantes ; la gare de Busigny, dont la tâche était particulièrement lourde, assura son service sans qu'aucune interruption se produisit dans le mouvement. Les débarquements eurent lieu sans à-coups, les durées de parcours prévues (11 h. 1/2 pour Boulogne-Jeumont, 12 heures pour Rouen-Jeumont, 17 heures pour le Havre-Jeumont) ne furent pas sensiblement dépassées.

*Période allant de la fin de* 1914 *à la bataille de la Somme* (1916). — A partir du mois d'octobre 1914, il fallut tout d'abord rapprocher l'armée anglaise de ses bases, en la portant à la gauche du front allié. Ce mouvement s'exécuta du 5 au 18 octobre ; il fallut aussi assurer le transport des renforts venus d'Angleterre, des Dominions et des Indes. Les troupes indiennes débarquaient à Marseille, gagnaient le camp de Cercottes, près d'Orléans, où elles trouvaient du matériel venu d'Angleterre et achevaient leur mobilisation ; elles étaient ensuite transportées sur le front des Flandres. Ces transports nécessitèrent de grands travaux dans les gares des Aubrais et d'Orléans. Puis les transports de renforts se ralentissent, mais ils reprennent avec une grande intensité à partir de juillet 1915.

Les transports de ravitaillement et d'évacuation furent également considérables ; de janvier 1915 à août 1916, les importations anglaises au Havre passèrent de 43.000 à 150.000 tonnes par mois ; le trafic de l'armée britannique exigea, dans le seul arrondissement de Rouen, la formation de 11.000 trains en 1915 et 13.600 trains en 1916. Il ne faut pas oublier que de nombreux wagons du matériel anglais furent remorqués par des trains militaires et commerciaux français (plus de 40.000 en 1916).

En raison de ce trafic, de grosses améliorations durent être apportées aux voies ferrées françaises du Nord ; les transports furent rendus fort difficiles par la destruction d'un viaduc à Poix, sur la ligne d'Amiens à Rouen ; par suite, les trains devaient emprunter des lignes à voie unique ; aussi de nombreux travaux durent-ils être entrepris ; notamment on raccorda, à Darnetal, les lignes Rouen-Paris et Rouen-Amiens ; enfin vers le milieu de 1915, le viaduc de Poix fut réparé et le trafic de l'armée britannique put emprunter de nouveau la ligne directe Amiens-Rouen.

De grands travaux furent également exécutés dans la région des bases ; des voies nouvelles furent posées au Havre (65 kilomètres), à Rouen (50 kilomètres). Dans la région de Boulogne, de grandes améliorations furent apportées ; on raccorda, à Etaples, les lignes Amiens-Boulogne et Etaples-Saint-Pol ; à Calais-Rivière-Neuve, les lignes Calais-Boulogne et Calais-Dunkerque (pour ce travail, il fallut exécuter près de 50.000 mètres cubes de terrassements) ; la ligne Hazebrouck-Ypres fut doublée, et la gare d'Hazebrouck agrandie.

Plus tard, comme Boulogne et ses annexes ne suffisaient plus à assurer les ravitaillements, on installa deux nouvelles régulatrices, d'abord, au début de 1915, Abbeville, puis, dans les premiers mois de 1916, Romescamps. Cette gare, située sur la ligne Amiens-Rouen, nécessita des travaux considérables ; elle comportait 32 kilomètres de voies ; les travaux furent exécutés complètement par la main-d'œuvre française.

*Période allant de la bataille de la Somme à la fin de la guerre.* — A partir de l'été 1916, c'est-à-dire de la bataille de la Somme, il parut nécessaire de faire assurer à l'armée britannique une partie au moins de son trafic, et on constitua une organisation du service militaire des chemins de fer anglais. Ce service fut la R. O. D. (Railway Operating Division), placé sous les ordres du D. G. T. (Director General of Transportation) ; il comprit près de 12.000 hommes.

Une aide en matériel fut également fournie par l'Angleterre ; prévue dès 1915, elle ne fut effective qu'à partir de la fin de 1916 ; il fallut en effet prélever des wagons sur les gares des réseaux anglais, se procurer du fret et tout cela demanda du temps. Pour amener tout ce matériel (qui atteignit le chiffre de 1.200 locomotives et 56.000 wagons), trois lignes de ferryboats furent construites, pouvant amener chacune 50 wagons à la fois. Ces lignes aboutissaient à Dieppe, Calais et Dunkerque. Des installations considérables furent créées dans ce but dans ces trois ports. Enfin des ateliers destinés à réparer les locomotives furent organisés à Borre, au nord d'Hazebrouck, et à Saint-Etienne du Rouvray.

La R. O. D. n'assura pas du reste, tant s'en faut, tous les transports de l'armée britannique, mais seulement ceux de ravitaillement et d'évacuation entre les régulatrices et les ports. Les transports en cours d'opération, ceux de permissionnaires et de démobilisation, demeurèrent à la charge des réseaux français.

Par contre, les Anglais exécutèrent de nombreux travaux. Ils n'ont pas posé moins de 1.300 kilomètres de voies.

En vue de l'offensive de la Somme, ils construisirent 150 kilomètres de lignes nouvelles à voie normale et mirent en service, à Outreau, une nouvelle régulatrice (exécutée il est vrai par la main-d'œuvre française).

En 1917, l'activité fut aussi très grande ; en Flandre notamment,

la R. O. D. établit une ligne à double voie de Bergues à Proven (18 kilomètres) ; cette ligne fut prolongée par une ligne à voie unique jusqu'à Remy, où elle rejoignait la ligne Hazebrouck-Ypres. La ligne Dunkerque-Furnes (3 kilomètres de Poperinghe) fut doublée. On raccorda en avant de Serqueux les lignes Paris-Dieppe et Rouen-Amiens, pour éviter un rebroussement aux trains allant de Dieppe à Amiens.

Enfin, à partir de l'été 1916, la main-d'œuvre française établit une ligne nouvelle de Clères à Motteville pour améliorer les communications entre le Havre et Amiens. Cette ligne, d'abord à voie unique, fut doublée en mars 1917. De nombreuses améliorations furent également apportées aux lignes existantes ; 96 gares du front furent aménagées, de vastes dépôts de munitions, de matériel du génie, de réparations de matériel roulant, etc., furent créés ; l'ensemble de ces améliorations exigea la construction de 700 kilomètres de voies nouvelles.

En 1918, les travaux continuèrent ; une ligne directe Hesdin-Frévent fut construite, le réseau des Flandres fut relié directement à la ligne Calais-Berck-Plage. Les régulatrices et les gares furent améliorées ; à Calais, une ligne, longue de 13 kilomètres, fut créée pour assurer le service des établissements anglais.

Pendant la retraite allemande, la R. O. D. assura la remise en état de nombreuses lignes et en construisit d'autres pour assurer le ravitaillement, notamment celles de Frémicourt à Quéant (12 kilomètres), Miraumont-Le Transloy, Etricourt-Le Transloy, Roisel-Bellicourt (20 kilomètres).

A la fin de 1918, les troupes anglaises participèrent aux premiers travaux de réparations sur le réseau du Nord.

Notamment les Canadiens ont rétabli provisoirement les sept ponts détruits, jusque dans leurs fondations, par les Allemands, sur lesquels la ligne Saint-Quentin-Maubeuge-Charleroi franchit les méandres de la Sambre. La réparation provisoire fut assurée, au moyen d'estacades en bois absolument remarquables, dans un délai de cinq mois, de sorte que les trains du réseau du Nord purent atteindre Erquelines le 1er avril 1919 et Charleroi quelques jours après.

Le 6 mai 1918, le maréchal Douglas Haig, général en chef de l'armée britannique, écrivait, dans une lettre adressée à M. Claveille, ministre des Travaux publics : « Vos chemins de fer ont à supporter, en ce moment, un effort considérable ; or la manière dont ils font face aux difficultés de la situation et dont ils assurent, de la façon la plus complète, les intenses demandes des armées en campagne, dépasse tout éloge et est pour moi une source de grande satisfaction. »

Ces lignes rendent à l'œuvre accomplie par les réseaux français, pour le compte de l'armée anglaise, un hommage mérité.

### b) *Transports américains* (1)

Parmi tous les transports militaires que les réseaux français eurent à effectuer pendant la guerre, ceux de l'armée américaine furent les plus difficiles. L'armée française s'alimentait par des courants intensifs sur le front, mais faibles sur le reste du territoire ; l'armée anglaise opérait à proximité de ses bases. Les transports américains utilisèrent les réseaux de l'intérieur et n'empruntèrent pas les grandes artères du trafic normal. D'autre part, les effectifs à transporter dans des délais relativement courts furent considérables et dépassèrent fortement ceux prévus au début ; en effet, à partir de mars 1918, les nécessités militaires amenèrent les alliés à faire de plus en plus appel à l'armée américaine. Celle-ci amena en France jusqu'à 300.000 hommes par mois et même davantage ; en octobre 1918, la station-magasin de Gièvres, dans le Loir-et-Cher, a reçu et expédié 40.500 wagons chargés, soit 1.350 wagons par jour. Le nombre des wagons chargés remis par l'armée américaine au réseau d'Orléans est passé de 13.000 en 1917, à 130.000 en 1918. En octobre 1918, l'armée américaine a débarqué en France, par chaque minute, de jour et de nuit, une moyenne de 7 hommes, 2 chevaux et 7 tonnes de marchandises.

A l'origine, il est vrai, il avait été prévu que l'armée américaine se suffirait à elle-même en locomotives, wagons et personnel. En fait, elle ne put fournir qu'une aide variant entre le tiers et la moitié de son trafic. Il fallut aussi mettre à la disposition des Américains un nombreux personnel français pour instruire les agents américains et accompagner les trains, sans parler du personnel de renfort pour desservir les gares sur les lignes empruntées par les transports américains. Il ne faut pas oublier, enfin, que les réseaux durent accomplir cet effort au moment où l'avance allemande de 1918 les obligeait à effectuer de nombreux transports de troupes, de munitions, de matériel, à procéder à de nombreuses évacuations de personnes et même d'usines, qui exigeaient des milliers de wagons par jour, et où hommes et matériel commençaient à être terriblement surmenés par près de quatre années de guerre.

Examinons maintenant l'historique de ces transports américains. Le 6 avril 1917, les Etats-Unis déclaraient la guerre à l'Allemagne. Les états-majors français et américain se mirent d'accord sur un programme comportant l'envoi en France d'un corps expéditionnaire de 2.000.000

(1) Nous avons puisé une partie de ces renseignements dans l'étude très documentée de M. le lieutenant-colonel Andriot sur *Les transports par voie ferrée et l'armée américaine en France* (1917-1918). (*Revue générale des chemins de fer*, février-mars 1921.)

d'hommes et l'utilisation de ce corps expéditionnaire en Lorraine. Mais on sait que ce programme fut, par suite des événements militaires, considérablement élargi.

*Choix des ports de débarquement.* — Comment assurer le transport de pareils effectifs et de pareils tonnages ? Tout d'abord, les ports de la Manche étaient à la limite de leur capacité par suite du trafic franco-anglais. On dut donc utiliser les ports de l'Océan, surtout Saint-Nazaire et Bordeaux, mais les autres ports de l'Atlantique furent aussi employés : on fit appel à Brest, Nantes, La Pallice-Rochefort, les Sables-d'Olonne, Bayonne, etc... ; on recourut également aux ports de la Manche (Le Havre, Rouen, Cherbourg) pour certains transports venant par l'Angleterre ; enfin, après l'échec de la guerre sous-marine allemande, Marseille et Toulon furent utilisés.

*Etablissement des lignes de communication américaines.* — Les transports américains étaient donc répartis sur tous les réseaux (Nord excepté) ; c'était là un avantage appréciable, mais il faut considérer que les trains américains ne pouvaient utiliser les grandes artères ni les ceintures de Paris, réservées à leur rôle important de rocades. Deux lignes principales furent établies (voir la carte). L'une partait de Saint-Nazaire, empruntait la grande ligne de Paris au Croisic jusqu'à Saint-Pierre-des-Corps, puis la ligne transversale Tours, Vierzon, Bourges, Saincaize, Nevers, Chagny, suivait ensuite la grande ligne du P.-L.-M. jusqu'à Dijon-Perrigny pour aboutir à Is-sur-Tille (cette ligne pouvait du reste se dédoubler par Bourges, Cosne, Saint-Florentin).

La deuxième partait de Bordeaux, suivait, jusqu'à Coutras, la partie commune des lignes Bordeaux-Paris et Bordeaux-Limoges, suivait cette dernière ligne jusqu'à Limoges, empruntait ensuite la ligne Toulouse-Paris jusqu'à Issoudun, suivait ensuite l'embranchement Issoudun-Bourges (par Saint-Florent) et rejoignait l'itinéraire précédent.

Ultérieurement de nouveaux tronçons de lignes furent établis ; le premier partait de Brest, suivait, jusqu'au Mans, la ligne Paris-Brest, empruntait la ligne à voie unique de Tours au Mans, dont le doublement fut entrepris, et rejoignait ainsi la ligne Saint-Nazaire-Is-sur-Tille. L'autre groupant à Niort les provenances de la Rochelle-La Pallice et de Rochefort, empruntait la ligne Paris-Bordeaux, du réseau de l'Etat, jusqu'à Saumur, où il se raccordait à la ligne principale.

D'autres lignes furent prévues pour les transports venant d'Angleterre, notamment le Havre-Is-sur-Tille, par Argenteuil-Triage et Noisy-le-Sec et le Havre-Vierzon, par Achères, Juvisy, Etampes et Orléans.

Lorsque, dans le troisième trimestre de 1918, les effectifs américains débarqués en France furent particulièrement nombreux, on utilisa

RÉSEAU DES LIGNES DE
COMMUNICATION AMÉRICAINES
FRONT EN AUTOMNE 1917
Cherbourg
le Havre
Rouen
PARIS
Brest
Verdun
St Mihiel
St Dizier
Toul
Brienne-le-Ch.au
Barisey-la-Côte
Nancy
Sens
Le Mans
Neufchâteau
Lunéville
Vannes
Montargis
Troyes
Bar-s-Aube
Liffol-le-Gr.d
Segré
Orléans
Auxerre
St Florentin
Mirecourt
St Dié
Langres
St Luce
St Pierre des Corps
Cosne
Poinson
Merrey
Belfort
St Nazaire
Nantes
Saumur
Tours
Vierzon
Clamecy
Is-s-Tille
Chaumondrey
Thouars
Issoudun
Bourges
Nevers
Dijon
St Florent
Saincaize
Montchanin
Chagny
Les Sables
La Rochelle
Niort
Rochefort
Limoges
St Sulpice-Laurière
Talmont
Périgueux
Bordeaux
Bassens
Bayonne
Marseille
LÉGENDE
Ligne de communication "Nord"
Ligne de communication "Sud"
Lignes prévues pour 1919
G. Meyer

l'itinéraire Brest-Bar-sur-Aube en empruntant la Ceinture, pourtant surchargée par son rôle de rocade.

Notons enfin que lorsque la gare régulatrice d'Is-sur-Tille ne suffit plus, on dut créer les gares régulatrices de Liffol-le-Grand et de Poinçon.

*Installations établies pour l'armée américaine.* — Les lignes suivies par tous ces itinéraires n'avaient pas été outillées pour un trafic aussi important. Aussi de nombreux travaux durent-ils être exécutés ; ils furent particulièrement nombreux sur les réseaux de l'Est et du P.-O. empruntés, comme nous venons de le dire, par les lignes de communication américaines.

Les installations établies le furent dans les buts les plus divers. Il fallut d'abord compléter l'outillage des lignes suivies par les trains américains ; c'est ainsi que de nombreux postes de block-system furent créés. Un grand nombre de voies durent être allongées, les trains de matériel américain étant plus longs que les trains de matériel français ; enfin, il fallut augmenter les moyens de triage de nombreuses gares.

L'effort le plus énergique fut fourni, comme nous l'avons dit, par les réseaux du P.-O. et de l'Est. C'est ainsi que le P.-O. dut créer 72 nouveaux postes sémaphoriques, allonger 25 garages, augmenter les moyens de triage et de garage de nombreuses gares (Limoges, Coutras, Châteauroux, Saint-Pierre-des-Corps, Vierzon), transformer complètement la gare de Bourges, installer des jonctions nouvelles à Saint-Pierre-des-Corps et à Vierzon, raccorder directement à Périgueux les lignes de Coutras et de Limoges, quadrupler les voies entre Pont-Vert et Bourges, doubler la ligne de Tours au Mans, installer une nouvelle gare de triage à Saint-Cômes, dans les environs de Tours, pour éviter les encombrements de Saint-Pierre-des-Corps. Des travaux considérables furent effectués à Bassens-Saint-Sulpice et à Saint-Nazaire. Ce dernier port fut complété par le grand entrepôt de Montoir et par de nombreux établissements annexes (ateliers de montage de locomotives, etc.). Une immense station-magasin fut établie à Gièvres sur la ligne de Tours à Vierzon. Desservie par 213 kilomètres de voies ferrées, elle pouvait contenir plus de 600.000 tonnes d'approvisionnement. Elle était complétée par de nombreux établissements annexes (hôpital, dépôt de remonte, usine frigorifique, etc). Enfin, une gare de relai fut établie à Villebernier (près de Saumur.) destinée à recevoir les trains américains, en vue de l'échange des machines et équipes. Sur l'Est, on construisit deux sauts-de-mouton à Langres et Chaudenay pour assurer l'indépendance des courants Is-sur-Tille-Neufchâteau et Paris-Belfort. Un raccordement fut établi entre les lignes de Neufchâteau à Merrey et de Neufchâteau à Chaumont, pour assurer le service de la nouvelle régulatrice de Liffol. Les

gares de Chalindrey, Langres, Merrey, Neufchâteau, Barisey-la-Côte, Mirecourt, Pont-Saint-Vincent et Blainville furent développées. Deux grandes gares régulatrices furent établies à Is-sur-Tille et à Liffol-le-Grand.

Les réseaux de l'Etat et du P.-L.-M. procédèrent également à des travaux importants.

L'Etat établit deux raccordements à voie unique : Saumur-P.-O. destiné à relier les lignes de Paris à Bordeaux et de Tours à Angers, Sainte-Luce, destiné à relier les lignes de Segré à Nantes-Etat et de Tours à Nantes. La gare de triage de Thouars reçut une extension considérable.

Le P.-L.-M. agrandit les gares de Montargis, de Nevers, de Saincaize, de Montchanin. La gare de Perrigny, complétée par un raccordement direct avec la ligne de Bourgogne, fut agrandie.

Enfin, en différents points de la grande ligne Marseille-Chagny, on entreprit la construction de voies de garage et de dépôts de machines pour permettre l'accroissement du débit de cette ligne. Ce fut le cas notamment à Portes, à Avignon et à Miramas.

Sur le réseau du Nord, aucune installation ne fut établie par l'armée américaine, ni pour son compte.

Les travaux entrepris sur le réseau du Midi furent d'assez faible importance.

Il ne faudrait pas croire, d'ailleurs, que les travaux effectués le furent tous dans le but d'améliorer les lignes de communication et les gares ; l'armée américaine avait en effet établi en France de nombreuses installations de toutes sortes : dépôts de munitions, de matériel, hôpitaux, centres d'instruction, d'artillerie, d'aviation, centres de permissionnaires, exploitations de carrières, de forêts, dépôts d'essence et stockages, etc. Toutes ces installations durent être reliées aux lignes de chemins de fer par des embranchements particuliers.

De même des voies de quai durent être établies dans les ports utilisés pour le débarquement des troupes américaines et de leur matériel : La Pallice, Brest, les Sables-d'Olonne, Saint-Nazaire, Nantes.

Enfin, des embranchements furent construits dans la région du front dans un but militaire.

Certains travaux furent exécutés par les Américains eux-mêmes : c'est ainsi que les Américains exécutèrent le doublement de la voie unique dans la traversée de Nantes.

Ils construisirent également la déviation se détachant de la ligne du Bourbonnais à Challuy, à mi-chemin entre Saincaize et Nevers, et aboutissant à Harlot, sur la ligne de Nevers à Chagny, un peu avant Imphy. Ce raccordement à double voie, long de 8 km. 700, qui franchis-

sait la Loire par une vaste estacade, évitait la traversée de la gare de Nevers au courant Bourges-Saincaize, Cercey-la-Tour, Montchanin, Chagny et Perrigny.

La plupart des installations établies l'avaient été pour les besoins de l'armée américaine; elles ne présentaient aucun intérêt commercial, aussi ont-elles été démontées après la guerre.

C'est ainsi que le P.-O. a démonté ou doit démonter de nombreux embranchements établis soit pour des exploitations de forêts, tels que ceux d'Amboise et Chenonceaux, de Camors, de Murat, Boisgeanceau, de Grande Brosse, soit pour des quais de débarquement pour l'artillerie lourde (Libourne), soit pour des voies de desserte, pour des dépôts de munitions, tels que celui compris entre Focey et Melun-sur-Yèvre, ou des hôpitaux (Périgueux).

De nombreux postes sémaphoriques ont été également démontés. La station-magasin de Gièvres, dont l'importance était considérable, a été également démontée, à l'exception de quelques voies de garage ; il en a été de même de l'entrepôt de Montoir (cependant 25 kilomètres de voies ont été revendiqués par la Chambre de commerce de Saint-Nazaire) ainsi que du raccordement avec le réseau de l'Etat établi à Villebernier (près Saumur), d'ailleurs inachevé lors de l'armistice, des installations de Bassens-Saint-Sulpice et de la gare de triage de Montierchaume.

Sur le P.-L.-M. toutes les installations construites pour le compte de l'armée américaine (notamment le raccordement Challuy-Harlot entre la ligne de Nevers à Chagny et de Moret à Roanne) ont été démontées sauf un atelier de wagonnage établi à Nevers.

Sur l'Est, la plupart des installations établies ont été également démontées.

De nombreuses installations établies sur le réseau de l'Etat ont également été démontées ; cela a été le cas notamment de la gare de triage du Mans, des installations américaines du parc de Méan près Saint-Nazaire, de l'embranchement particulier de Champagne destiné à desservir le camp d'Auvours et de nombreuses installations destinées au service d'hôpitaux, dépôts de munitions, exploitations de forêts (notamment à Rennes et à Liffré).

Toutes les installations établies sur le réseau du Midi pour le compte de l'armée américaine (installations d'assez faible importance d'ailleurs) ont été également démontées à l'exception d'un embranchement particulier établi pour l'usage du génie américain à Houcillès.

Cependant il ne faudrait pas croire que rien ne doive subsister des installations établies sur les réseaux français par l'armée américaine ou pour son compte. Bon nombre d'entre elles, en effet, étaient suscep-

tibles de rendre d'importants services au point de vue du trafic commercial et elles ont, pour cette raison, été conservées.

C'est ainsi que le P.-O. a conservé une grande quantité de postes sémaphoriques, un certain nombre de voies et d'installations établies à Nantes et à Saint-Nazaire (notamment un chantier d'embarquement établi dans ce dernier port), de nombreuses voies de garage (notamment à Sainte-Luce et à Saint-Pierre-des-Corps), les installations d'échange de la gare de Vannes avec les chemins de fer du Morbihan, établies en vue de la desserte du camp de Meucon.

Le quadruplement des voies effectué entre Pont-Vert et Bourges a également été maintenu, ainsi que la gare américaine de Périgueux et le dépôt de machines de Chamiers, situé à peu de distance de cette gare. Les quais établis à Limoges-Bénédictins pour l'embarquement de l'artillerie lourde ont été aussi conservés.

Si le P.-.L.-M. n'a conservé qu'un atelier de wagonnage établi à Nevers, par contre le réseau de l'Est a conservé en partie les importantes gares régulatrices d'Is-sur-Tille et de Liffol-le-Grand et le chantier à munitions de Villiers-le-Sec. La ligne d'Apremont à Aubréville, d'une longueur de 19 kilomètres, a été reprise par le département de la Meuse pour être incorporée à son réseau départemental.

Le réseau de l'Etat a conservé un certain nombre d'installations établies dans les ports de Brest, Nantes, le Havre, La Pallice et les Sables-d'Olonne (notamment à Brest un chantier d'embarquement) et des voies de garage à Angers-Saint-Serge et au Mans.

En résumé, de nombreuses installations ont été établies sur les réseaux français par l'armée américaine ou pour elle. La plupart d'entre elles n'offrant aucun intérêt au point de vue strictement commercial ont été démontées, les autres ont été conservées.

L'effort fourni par les réseaux au point de vue de l'exploitation ne fut pas moins considérable qu'au point de vue des travaux d'établissement ; pendant le mois d'octobre 1918, les parcours effectués par les trains complets en wagons américains ont été :

| | | |
|---|---|---|
| Sur le réseau d'État..... | 105.000 | kilomètres |
| — P. L. M..... | 265.000 | — |
| — P. O. ..... | 297.000 | — |

*Aide apportée par les Américains.* — Quelle aide les Américains apportèrent-ils au réseau français ?

Nous avons dit qu'elle ne fut pas aussi importante qu'on l'avait espéré au début ; cela provient de ce que, au printemps de 1918, les envois de troupes furent intensifiés aux dépens des apports de matériel

et d'approvisionnements. Des retards importants se produisirent donc dans les arrivages de locomotives et de wagons américains, et la France fut obligée de fournir les manquants. Certes l'aide américaine n'a pas été négligeable; 75.000 employés, dont 2.600 officiers, ont aidé à exploiter 9.650 kilomètres de voies et ont posé 1.524 kilomètres de voies (surtout voies de quai et voies de garage). Néanmoins, l'effectif des agents américains accusa, par rapport aux programmes établis, un déficit de 40 pour 100.

*Organisation des transports américains.* — Examinons maintenant l'organisation des transports américains. Les troupes américaines, à leur débarquement, ne gagnaient pas directement le front ; elle devaient d'abord achever leur instruction dans des camps ; le matériel et les approvisionnements devaient être répartis dans différentes installations, en attendant leur réexpédition aux armées. Enfin il fallut prévoir l'installation d'hôpitaux, ambulances, etc...

En tenant compte de ces considérations, on peut diviser le territoire français en trois zones : la zone des ports, la zone intermédiaire et la zone du front.

Dans la première zone, il fallait installer des entrepôts pour assurer la régularité des déchargements dans les ports : ces entrepôts empêchaient l'irrégularité des arrivages par mer de réagir sur les réexpéditions par terre et inversement.

Dans la seconde zone, on installa aussi des entrepôts absorbant le trop plein des approvisionnements.

Dans la troisième zone, on créa également des entrepôts assurant la régularité des ravitaillements de l'armée combattante.

Il fut convenu que les armées américaines débarqueraient en France par fractions de 250.000 à 300.000 hommes et que ces fractions seraient précédées par les approvisionnements correspondants, dont l'importance totale devrait toujours être de trois mois, soit 45 jours dans la zone des ports, 30 jours dans la zone intermédiaire, 15 jours dans la zone du front.

Des dépôts d'approvisionnement (voir la carte) durent donc être établis le long des lignes de communication ; dans la zone des ports, on créa les dépôts de Montoir, Sainte-Luce, Saint-Sulpice ; dans la zone intermédiaire furent installés les dépôts de Gièvres et de Montierchaume ; enfin dans la zone du front, les entrepôts d'Is-sur-Tille et de Liffol-le-Grand assurèrent la régularité des ravitaillements.

Mais on aurait une vue bien incomplète des choses si l'on croyait que ce furent là les seules installations de l'armée américaine; il y en eut bien d'autres et de toutes sortes : centres d'instructions d'artillerie à Souge (Gironde), à la Courtine, à Coëtquidan, à Saumur ; d'aviation,

à Tours, à Issoudun, à Saint-Maixent, à Dijon ; divisions de dépôt, au Mans, à Saint-Aignan, à Saint-Amand ; centres de permissionnaires, en Auvergne, en Savoie, sur la Côte d'Azur et dans les Pyrénées ; des exploitations de carrière, dans l'Orne, dans les environs de Bressuire, de Rochechouart, de Montluçon ; des centres hospitaliers, à Paris, Beaune, le Mans, Nice, etc...

Dès lors on comprend que les trains américains ne pouvaient pas circuler exclusivement sur les lignes de communication réservées à l'armée américaine, ce qui compliqua déjà le problème des transports.

Mais, en outre, le système d'exploitation exclusivement par trains complets américains, envisagé au début, ne pouvait pas être appliqué, et cela pour deux raisons ; la première, déjà signalée, était l'insuffisance des arrivages de matériel et de personnel américains, insuffisance due aux nécessités militaires qui sont apparues à partir de mars 1918 ; la seconde était, précisément, la dissémination de toutes ces installations. Si l'on avait voulu procéder uniquement par trains complets américains, on aurait encombré les réseaux de rames ne comportant qu'un nombre infime de wagons et les gares françaises situées près des installations américaines auraient été complètement débordées.

On voit combien, par suite, la charge des transports américains fut lourde pour les réseaux français, puisqu'elle leur imposa non seulement le service des nouveaux trains, mais encore l'augmentation de leur propre trafic et de leurs opérations de triage. Il fallut instituer une autorité pour diriger le mouvement des trains américains. Ceux-ci devaient circuler sur les lignes françaises, se conformer à la réglementation française, qui n'était pas toujours uniforme sur les différents réseaux. Il était nécessaire qu'un organe français assurât la liaison entre les autorités américaines et les différents réseaux.

*Commission régulatrice des lignes de communication américaines.* — Cet organe fut la *Commission régulatrice des lignes de communication américaines*, placée sous l'autorité d'un officier supérieur de l'état-major de l'armée, commissaire régulateur. Cette commission comprit des collaborateurs techniques appartenant à chacun des grands réseaux de l'intérieur. Elle fut effectivement constituée en mars 1918 et fut bientôt centralisée à Tours.

Le bureau militaire de la Commission était en relations directes, d'une part avec le « Transportation Corps » américain, d'autre part, avec les réseaux. La Commission disposait de délégations dans les grands ports et les grandes gares, et pouvait donner des ordres à toutes les Commissions de gares, en ce qui concernait les transports américains.

Le commissaire régulateur disposait de « marches », c'est-à-dire d'itinéraires tracés sur les diverses lignes de communication améri-

caines. Il pouvait du reste les modifier et faire emprunter aux trains américains des lignes nouvelles, après accord, bien entendu, avec les réseaux. Des « marches », exceptionnelles en temps ordinaire, pouvaient être « régularisées » lorsque le trafic devenait très intense. Dans ce cas, ces « marches » pouvaient être utilisées quotidiennement, sans aucun avertissement préalable.

Lorsque le trafic des trains américains fut complètement organisé, on put distinguer trois sortes de trains : « les réguliers », mis en route automatiquement par les délégués ; les « facultatifs », mis en route après demande au commissaire régulateur ; enfin les « spéciaux » qui empruntaient d'autres lignes que des lignes de communication américaines et qui n'étaient organisés qu'après accord avec les réseaux.

Il faut enfin noter que la Commission régulatrice assurait une liaison permanente entre l'état-major français, le « Transportation Corps » américain et les services techniques des divers réseaux.

*Transportation Corps.* — L'aide technique américaine aux réseaux français a été fournie par le « Transportation Corps » qui était un des dix grands « services of Supply » (services de ravitaillement). Ce corps (50.000 hommes au moment de l'armistice) était commandé par un brigadier général « directeur général des transports » et étendait son action non seulement sur les chemins de fer, mais aussi sur les ports et les canaux. Nous ne nous occuperons ici que de son action en ce qui concerne les chemins de fer.

On pouvait envisager plusieurs systèmes pour utiliser le personnel américain.

D'abord on pouvait incorporer les agents américains dans les réseaux français, qui les auraient employés surtout à assurer le trafic américain ; mais cela était difficile, vu la différence de langues et de méthodes existant entre les agents de chemins de fer français et américains.

On pouvait ensuite confier au personnel américain l'exploitation de certaines lignes, sur lesquelles il aurait assuré tout le trafic. Ce système ne fut utilisé que sur certaines lignes, situées dans la zone américaine du front.

On se décida à employer les agents américains tout le long des lignes de communication, pour assurer, sous la direction de leurs officiers, la totalité du trafic américain.

L'organisation du « Transportation Corps » fut copiée sur celle des réseaux américains. L'unité fondamentale de ce corps était le « Bataillon d'exploitation », pouvant assurer 15 trains dans chaque sens, sur une section de 100 kilomètres avec 100 locomotives. Ce bataillon comportait un effectif de 750 hommes (officiers compris), dont 130 affectés à

l'état-major et aux bureaux, 140 ouvriers et agents sédentaires, et 480 agents affectés au service des trains. Ces agents étaient répartis par équipes de cinq hommes, comportant un mécanicien, un chauffeur et trois agents de trains proprement dits. On voit que les mécaniciens et les chauffeurs étaient rattachés à l'exploitation, ce qui n'est pas conforme aux règlements français.

En dehors des bataillons d'exploitation existaient des bataillons du matériel et des bataillons de la voie.

Les lignes de communication américaines furent partagées en sept « grandes divisions » dont six pour l'arrière (Nantes, Gièvres, Saint-Florentin, Périgueux, le Mans et Marseille) et une pour la zone du front (Is-sur-Tille). Ces « grandes divisions » furent d'abord de simples sections de lignes, mais lorsque le trafic américain se développa en dehors des lignes de communication américaines proprement dites, elles étendirent leur action sur la totalité des voies ferrées d'une région.

A la tête de chacune de ces « grandes divisions » fut placé un « general superintendant » qui disposait de moyens d'action en personnel et en machines lui appartenant en propre. Il avait le commandement militaire de toutes les troupes du « Transportation Corps » de la division et était responsable de tous les services techniques (exploitation, matériel, voie).

Les « grandes divisions » étaient partagées en « divisions », ayant à leur tête un « superintendant » chargé de la direction de tous les services. Enfin le personnel et le matériel furent groupés dans des installations purement américaines.

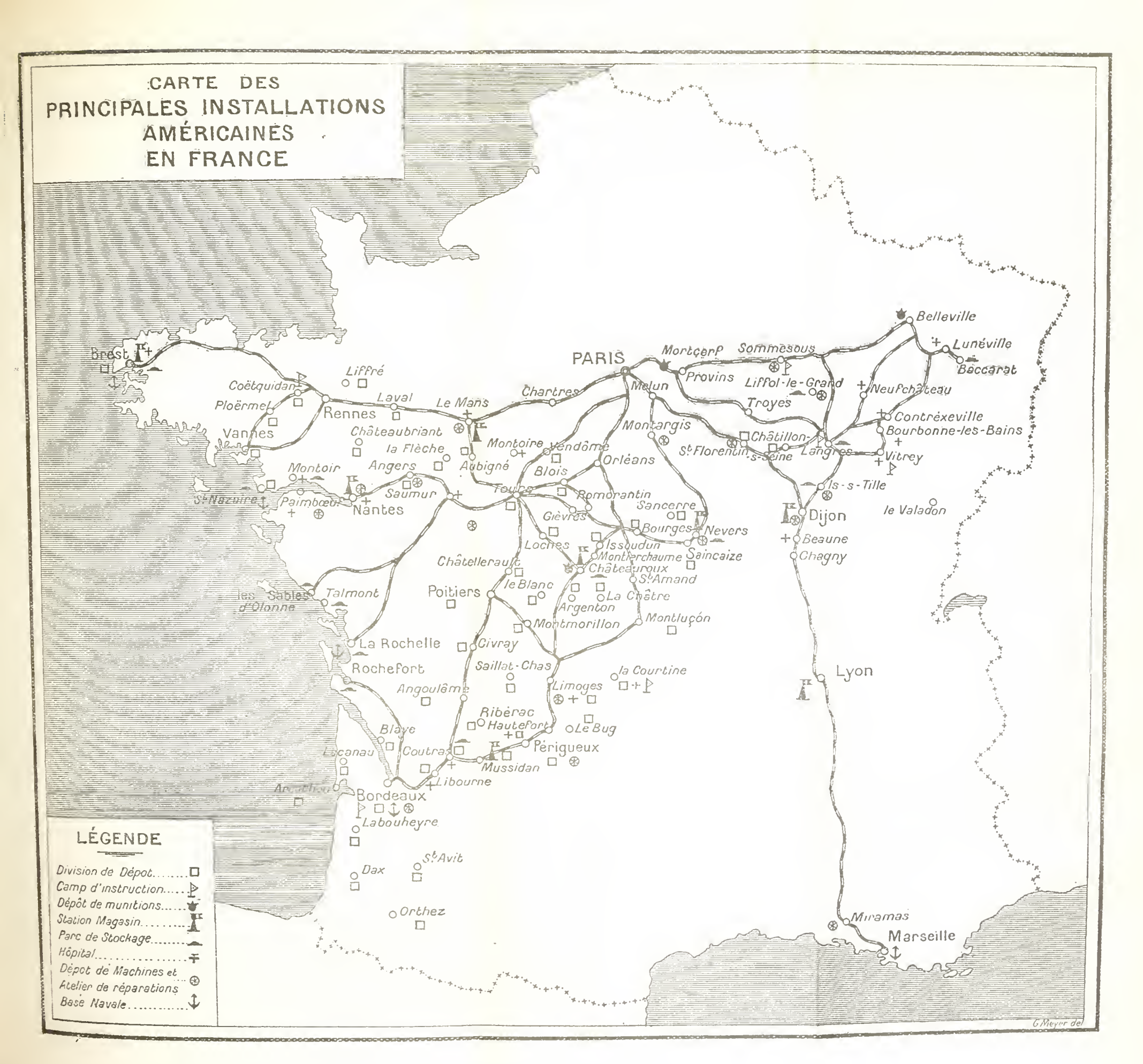
Comment fut constitué le personnel américain employé sur les réseaux français ?

Les agents furent recrutés parmi ceux des réseaux américains ; leur instruction, commencée aux États-Unis, était achevée en France.

Les bataillons étaient, à leur arrivée en France, répartis entre les réseaux ; les agents étaient entraînés sous la direction de moniteurs français, et recevaient ensuite, après examen, un certificat les autorisant à circuler sur les voies ferrées françaises. Enfin, ils étaient affectés à telle ou telle « grande division ».

Les locomotives étaient débarquées à Saint-Nazaire, et montées dans les grands chantiers de cette ville. Un certain nombre cependant furent déchargées, toutes montées, à Brest ; elles étaient du type « Consolidation », robustes, mais consommaient beaucoup de charbon.

Les wagons furent débarqués à la Pallice et montés à la Rochelle ; ils étaient, au moment de l'armistice, le 11 novembre 1918, au nombre de 13.000 environ, tous du type de 30 tonnes à bogies. Ces wagons servaient uniquement au trafic américain et étaient renvoyés automatiquement dans les ports après leur déchargement.


CARTE DES
PRINCIPALES INSTALLATIONS
AMÉRICAINES
EN FRANCE
Brest
Coëtquidan
Ploërmel
Vannes
Liffré
Rennes
Laval
Le Mans
Chartres
PARIS
Mortçerp
Melun
Sommesous
Provins
Liffol-le-Grand
Troyes
Belleville
Lunéville
Baccarat
Neufchâteau
Contrexeville
Bourbonne-les-Bains
Vitrey
Châteaubriant
la Flèche
Aubigné
Montoire
Vendôme
Montargis
Orléans
St Florentin
Châtillon-s-Seine
Langres
Is-s-Tille
Dijon
le Valadon
Beaune
Chagny
Montoir
St Nazaire
Paimbœuf
Nantes
Angers
Saumur
Blois
Tours
Romorantin
Sancerre
Gièvres
Bourges
Nevers
Saincaize
Loches
Issoudun
Montierchaume
Châteauroux
St Amand
La Châtre
Argenton
Montluçon
Châtellerault
le Blanc
Poitiers
Les Sables d'Olonne
Talmont
La Rochelle
Rochefort
Civray
Saillat-Chas
Montmorillon
Angoulême
Limoges
la Courtine
Lyon
Ribérac
Hautefort
Le Bug
Blaye
Périgueux
Coutras
Mussidan
Libourne
Bordeaux
Labouheyre
St Avit
Dax
Orthez
Miramas
Marseille
LÉGENDE
Division de Dépot
Camp d'instruction
Dépôt de munitions
Station Magasin
Parc de Stockage
Hôpital
Dépot de Machines et Atelier de réparations
Base Navale
G Meyer del

Ainsi que nous l'avons dit, l'armée américaine ne put assurer tout son trafic par ses propres moyens et les programmes prévus ne furent pas réalisés. Voici quelques chiffres à ce sujet : au 30 avril 1918, lorsque les transports américains prirent une grande intensité, il n'y avait en France que 227 locomotives et 1.245 wagons américains. Un an après, il y avait 1.489 locomotives et 19.200 wagons, c'est-à-dire à peine ce qui eût été nécessaire un an plus tôt. On évaluait, en effet, en septembre 1918, les effectifs totaux nécessaires à 1.700 locomotives, 26.000 wagons de 20 tonnes et 2.500 véhicules pour blessés et permissionnaires.

Mais il est juste de rappeler que l'insuffisance des arrivages de matériel américain fut, en grande partie, la conséquence de ce fait que les transports de troupes combattantes américaines durent être augmentés dans des proportions considérables à partir de mars 1918.

Les trains américains étaient remorqués par machines américaines, se formaient et manœuvraient dans les gares américaines, selon les règlements américains, et leur service était assuré uniquement par du personnel américain. Mais, bien entendu, leur mouvement sur les lignes principales avait lieu suivant les règlements français ; ce mouvement était suivi, d'ailleurs, par les autorités du « Transportation Corps » grâce à un excellent réseau téléphonique.

*Dispatching System.* — Le « Transportation Corps » a, du reste, mis en application sur les réseaux français une méthode d'exploitation américaine, le « Dispatching System », que ces réseaux ont continué à utiliser après la guerre.

Un agent « Dispatcher » surveille tous les trains circulant sur une partie de ligne, cet agent est en communication directe avec toutes les gares de la section et connaît ainsi à chaque instant la position exacte de tous les trains ; il a des pouvoirs très étendus en ce qui concerne le mouvement de ceux-ci, règle leur ordre de priorité et prend toutes mesures utiles en cas d'accident.

Un « Dispatching System » fut établi au camp de Villebernier, près de Saumur, avec mission de contrôler la section Montoir-Saumur.

Ses attributions furent, au début, assez limitées, mais on arriva à développer son fonctionnement en chargeant des agents français, de la troisième section des chemins de fer de campagne, de s'entendre avec lui et en établissant, dans un certain nombre de gares, des « selective telephone ».

*Car Record Office.* — En outre, l'armée américaine établit, à Tours et à Chaumont, deux « Car Record Offices » ou « Bureaux des wagons », qui avaient pour mission de suivre, dans leurs voyages, les wagons de l'armée américaine et de veiller à ce qu'ils arrivent à destination dans un délai normal. Des renseignements leur étaient fournis télégraphique-

ment par les services expéditeurs et les agents du T. C. ; dans ce but, les wagons étaient munis d'étiquettes, d'un modèle uniforme, portant tous les renseignements propres à les identifier. Ce service, copié également sur une institution analogue des chemins de fer américains, a donné d'excellents résultats,

Il ne faut pas oublier enfin que le « Transportation Corps » a établi en France de nombreuses installations, notamment l'entrepôt de Gièvres et les deux grands ports de Bassens-Saint-Sulpice et de Saint-Nazaire-Montoir. Le port de Saint-Nazaire fut grandement amélioré, complété par un entrepôt à Montoir et par de nombreux établissements annexes, ateliers de montage de locomotives, d'automobiles, etc...

La station-magasin de Gièvres, dont nous avons déjà parlé, était aussi de dimensions imposantes ; elle comprenait 90 hectares de dépôts en plein champ et était desservie par 213 kilomètres de voies ferrées. Son personnel se composait de 500 officiers et 15.000 hommes.

On a trouvé parfois ces installations un peu trop grandioses et on s'est demandé si les lignes qui les desservaient pourraient toujours facilement en assurer le débit. Mais il est juste de reconnaître qu'elles ont toujours pu accomplir leur tâche, c'est-à-dire le ravitaillement d'effectifs considérables.

*Exécution des transports américains.* — Voyons maintenant l'œuvre accomplie par les services que nous venons d'étudier.

On sait que l'on avait envisagé, au début, l'idée d'effectuer les transports américains par trains complets uniquement américains et circulant sur les lignes de communication américaines. Mais cet idéal ne fut jamais atteint ; les installations américaines étaient, en effet, dispersées sur une grande étendue de territoire et, d'autre part, le matériel américain était insuffisant.

Du reste, pendant l'hiver 1917-1918, ce mode d'exploitation était absolument irréalisable, vu le peu d'importance des envois, et l'absence d'organisation ; on se souvient en effet que la commission régulatrice des lignes de communication américaines ne fut effectivement constituée qu'au mois de mars 1918. Aussi, pendant cette période, tous les wagons chargés furent répartis entre les trains commerciaux français. Mais ensuite le trafic américain s'organisa et la proportion des wagons expédiés par trains complets, par rapport au total des wagons chargés, passa, de 19 pour 100 en avril, à 83 pour 100 en octobre ; ce fut là, d'ailleurs, le maximum. En effet, tandis que les effectifs américains devenaient de plus en plus considérables, les installations américaines se développaient sur toute la surface du territoire. Par suite, de nombreux trains durent être envoyés à destination des triages des réseaux ; d'autre part de nombreux « wagons sauvages » apparurent, dont le trafic était

assuré par les trains commerciaux français. Ainsi, au mois d'août 1918, sur 31.000 wagons expédiés des ports et des grandes gares, 79 pour 100 furent expédiés en trains complets et 21 pour 100 en wagons sauvages ; et, parmi les premiers, 62 pour 100 étaient pour des destinations uniquement américaines et 17 pour 100 à destination des triages des réseaux. Si l'on tient compte des nombreux wagons ayant des origines autres que ceux des ports et grandes gares, on constate que la moitié du trafic de l'armée américaine fut assurée par les trains commerciaux français. Ce fut là certainement une des causes de la crise des transports des réseaux français, dont nous parlerons plus loin. D'autre part, ces « wagons sauvages » donnèrent lieu souvent à des transports irrationnels, mouvements de « port à port », réexpéditions de « gare à gare », etc... Du reste, les trains complets américains ne circulèrent pas uniquement sur les lignes de communication américaines que nous avons indiquées sur la carte ; ils empruntèrent également d'autres itinéraires ; parfois des machines et équipes américaines assurèrent le trafic de trains français. On voit donc qu'en réalité les trafics français et américain se pénétrèrent réciproquement et furent loin d'être totalement indépendants l'un de l'autre.

Avant de donner des renseignements statistiques sur les différentes sortes de transports effectués pour le compte de l'armée américaine, il convient de signaler une dernière source de difficultés : ce fut l'insuffisance des wagons dans les ports. Cette insuffisance provenait de différentes causes ; la plus importante tenait à ce qu'il n'existait pas de transports à charge de l'intérieur vers les ports ; mais il y en eut beaucoup d'autres, notamment les à-coups constants dans le fonctionnement des gares du front, les très grandes distances des bases au front de l'armée américaine, etc... Sans doute, les wagons U. S. A. étaient réservés aux troupes de l'armée américaine, mais leur quantité fut toujours insuffisante. Il fallut se décider à la création de rames de wagons vides à destination des ports servant de bases américaines.

*Renseignements statistiques.* — Quel fut le chiffre des transports effectués pour le compte de l'armée américaine ? Comment ce chiffre a-t-il varié à mesure que les opérations de cette armée se développaient ? Voilà ce qu'il nous faut maintenant examiner.

*Transports de matériel et d'approvisionnements.* — Envisageons d'abord les transports de matériel et d'approvisionnements.

Nous avons dit que ces approvisionnements devaient toujours être maintenus à la valeur de trois mois, dont 45 jours dans les entrepôts de base, 30 jours dans les entrepôts de la zone intermédiaire et 15 jours dans les entrepôts du front. Le chiffre du tonnage total débarqué dans les sept grands ports (Marseille, Rochefort, Saint-Nazaire, Brest, Bor-

deaux, La Rochelle, Nantes) suivit une progression rapide et assez irrégulière jusqu'en octobre 1918, où il atteignit son maximum (plus de 400.000 tonnes) ; il décrut ensuite lentement, d'abord jusqu'en mars 1919, puis très rapidement ; en juillet 1919, le total de tonnage débarqué dans ces sept ports n'était plus que de 25.000 tonnes.

Nous empruntons à l'étude du lieutenant-colonel Andriot sur « Les transports par voie ferrée de l'armée américaine en France », le graphique que nous publions plus loin, qui donne une idée de la variation des quantités de matériel américain débarqué en France d'avril 1918 à juillet 1919.

La part des différents ports dans ce mouvement fut d'inégale importance. Ceux qui fournirent le trafic de beaucoup le plus dense furent Saint-Nazaire et Bordeaux ; en octobre 1918, le matériel débarqué à Saint-Nazaire dépassa 100.000 tonnes ; il en fut de même à Bordeaux. Après ces deux ports, celui où le trafic américain fut le plus considérable fut Marseille (60.000 tonnes environ en octobre 1918) ; puis venaient Rochefort, Nantes et Brest, dont le trafic ne dépassa jamais 50.000 tonnes, enfin La Rochelle (25.000 tonnes en octobre 1918).

*Transports de troupes.* — Examinons maintenant les transports de troupes. L'armée américaine, en avril 1917, comprenait une armée régulière d'environ 200.000 hommes et une garde nationale d'environ 150.000 hommes. Dès que la guerre fut déclarée, la première fut complétée par des engagements volontaires, puis par la conscription ; la deuxième fut réunie en juillet et complétée par la conscription. Puis on constitua une Armée nationale, dont l'effectif était, le 1er septembre 1917, de 500.000 hommes. On décida de commencer l'instruction des contingents aux États-Unis, de parfaire leur instruction en France, puis de les envoyer dans la zone américaine du front en Lorraine. Dans ce but, on établit, le plus près possible des lignes de communication, de nombreuses installations, certaines à proximité du front (Toul, Mirecourt, Is-sur-Tille, Troyes), d'autres à l'intérieur.

Les programmes établis ne purent être réalisés qu'à partir d'avril 1918, car à cette époque l'Angleterre et l'Amérique mirent en commun leurs ressources maritimes, et des effectifs considérables purent être amenés en France. Mais, avant cette époque, il fut loin d'en être de même et, au 1er avril 1918, les effectifs américains débarqués dans les ports français n'étaient encore que de 290.000 hommes.

A partir du mois d'avril 1918, les troupes américaines arrivèrent en quantité imposante ; dans le seul mois de septembre 1918, plus de 450.000 Américains débarquèrent en France et, au moment de l'armistice, l'armée américaine présente en France atteignait 2.100.000 hommes.

Les troupes débarquaient dans les ports de Brest, Saint-Nazaire et Bordeaux ; certaines unités, qui passaient par l'Angleterre, débar-

quaient au Havre et à Cherbourg. Elles arrivaient sans équipements, sans canons, sans matériel et étaient immédiatement envoyées dans les camps d'instruction.

Au point de vue purement ferroviaire, il eût été désirable de faire débarquer les troupes le plus près possible des points où elles devaient être envoyées ; mais cet idéal ne put pas être réalisé en raison des nécessités militaires et de la guerre sous-marine. Aussi les transports « irrationnels », ceux de port à port, par exemple, furent-ils nombreux ; c'est ainsi qu'en juillet 1918, Brest dirigea 14 trains de troupes sur Bordeaux et 5 sur Saint-Nazaire.

D'autre part les mouvements de débarquement des troupes dans les ports furent très irréguliers ; ainsi, à Cherbourg, le chiffre des effectifs débarqués passa de 3.000 en juin 1918 à 39.000 en juillet ; au Havre, ce chiffre passa de 112.000 en septembre à 45.000 en octobre.

A Brest, seulement, la progression fut à peu près régulière : les départs de Brest vers les camps d'instruction de l'intérieur passèrent de 38.000 hommes en avril 1918 à 90.000 en juin et 130.000 en juillet, pour rester ensuite stationnaires jusqu'en octobre et diminuer, bien entendu, ensuite. Mais il faut noter que les navires arrivaient par convois à intervalles forcément irréguliers.

Ces mouvements de troupes, qui empruntaient parfois quatre réseaux, exigeaient donc une préparation minutieuse. La Commission régulatrice des lignes de communication américaines était chargée de coordonner les conditions de commande et d'exécution. On arriva à effectuer les transports de troupes dans un délai de commande de quarante-huit heures, ce qui est assez remarquable.

L'acheminement des troupes vers le front ne fut pas d'ailleurs la seule tâche des réseaux ; il fallut, à partir du printemps 1918, assurer le transport des permissionnaires, et aussi, malheureusement, l'évacuation des blessés ; ce transport était assuré par les trains sanitaires américains (au nombre de 17 au moment de l'armistice) dont le matériel, fabriqué en Angleterre, ne laissait absolument rien à désirer. D'autre part, lorsque les éléments américains furent répartis, non seulement sur le front de Lorraine, mais aussi dans les secteurs français et britanniques, il fallut effectuer le transport de nombreux détachements ; ceux-ci étaient d'autant plus nombreux que, comme nous l'avons déjà signalé, il y avait beaucoup d'installations américaines disséminées sur une grande étendue du territoire français.

*Transports de démobilisation.* — Enfin il fallut assurer, après novembre 1918, le rapatriement des 2.100.000 hommes présents en France. Les mouvements de déconcentration commencèrent dès la fin de novembre 1918 ; on renvoya aux États-Unis d'abord certaines

catégories d'hommes, puis des unités entières. L'échelonnement des départs fut troublé par l'irrégularité de la fourniture des navires ; néanmoins, le chiffre des effectifs transportés augmenta rapidement de 35.000 en novembre 1918, à 585.000 en mai 1919 ; il diminua ensuite, la majeure partie des troupes américaines étant rapatriées dès cette date.

Les troupes étaient dirigées d'abord sur des camps où avaient lieu les opérations de démobilisation, puis, de là, sur les ports. Des camps de démobilisation furent installés au Mans, à Brest, à Bordeaux, à Saint-Aignan, à Saint-Nazaire. La plupart des trains de déconcentration suivirent les lignes de communication américaines ; comme les transports de matériel et d'approvisionnement avaient beaucoup diminué, il fut relativement facile au « Transportation Corps » d'assurer, par ses propres moyens, le transport des démobilisés ; l'intensité du trafic atteignit, au maximum, en mai 1919, près de 12 trains par jour, d'un parcours moyen de plus de 600 kilomètres.

Les transports de déconcentration qui utilisèrent comme ports principaux de réembarquement : Brest, Saint-Nazaire et Bordeaux, exigèrent un matériel important comme l'indique le tableau ci-dessous :

| Dates | Nombre de trains | Kilomètres | Effectifs transportés |
|---|---|---|---|
| Novembre 1918..... | 57 | 30.549 | 35.572 |
| Décembre — ..... | 123 | 78.449 | 113.832 |
| Janvier 1919..... | 209 | 105.051 | 161.251 |
| Février — ..... | 219 | 111.101 | 164.029 |
| Mars — ..... | 228 | 124.093 | 185.854 |
| Avril — ..... | 292 | 186.415 | 203.535 |
| Mai — ..... | 384 | 245.800 | 583.495 |
| Juin — ..... | 207 | 97.646 | 271.700 |
| Juillet — ..... | 80 | 67.682 | 91.900 |
| TOTAUX..... | 1.799 | 1.046.786 | 1.811.168 |

Telle fut la tâche formidable que les transports de l'armée américaine imposèrent aux réseaux français. On peut dire que ce trafic fut assuré d'une façon satisfaisante ; néanmoins il y eut forcément des heurts et des à-coups. Il y eut même, en juillet et août 1918, une véritable crise ; les grands triages notamment étaient débordés par l'afflux des trains et des wagons de détail ; sur certaines lignes, des trains s'échelonnaient de sémaphore en sémaphore ; les chefs de trains et les mécaniciens restaient dix-huit ou vingt heures de suite à leur poste.

On peut donc dire que, si le service fut bien assuré, ce fut certes grâce à la valeur de l'organisation américaine, mais aussi grâce au bon fonctionnement des réseaux français.

## *B*) Les Effets de la Guerre

### 1° L'exploitation commerciale

#### *a*) *Pendant la guerre*

*Suspension et restriction du trafic commercial.* — Ainsi que nous l'avons dit (p. 56), dès la publication du décret de mobilisation, les chemins de fer relevèrent en entier de l'autorité militaire. La nécessité d'assurer, par priorité, les transports de mobilisation, eut son contre-coup sur l'exécution des transports commerciaux.

L'arrêté du ministre de la Guerre, du 2 août 1914, qui prononçait la réquisition des chemins de fer, comportait, en effet, à cet égard, les stipulations suivantes :

Art. 2. — Les transports commerciaux sont suspendus jusqu'à nouvel ordre, tant pour les voyageurs que pour les marchandises à grande et à petite vitesse.

Art. 3. — Il n'est plus délivré de billets de voyageurs civils.

Art. 4. — Il n'est plus reçu ni expédié de marchandises.

C'était donc la suspension totale du trafic commercial.

*Reprise du trafic commercial.* — Mais une suspension aussi absolue ne pouvait subsister longtemps. Dès que la situation militaire le permit, c'est-à-dire vers le début de l'automne 1914, les administrations des réseaux se préoccupèrent de reprendre les transports commerciaux. En fait, ceux-ci n'avaient jamais été arrêtés totalement, et, même pendant le mois d'août 1914, c'est-à-dire pendant les transports de mobilisation et de concentration, les marchandises continuèrent à être acceptées dans les limites autorisées par les Commissions de réseau ; d'autre part un certain nombre de trains de voyageurs, à marche lente, furent mis en marche, journellement, sur les principales lignes de chaque réseau. Ultérieurement, un progrès sensible fut réalisé ; on dressa une liste des marchandises qui pourraient être admises dans les trains, sans autorisations spéciales, sur les lignes non comprises dans la zone des opérations, les Commissions de réseau se réservant de statuer sur les demandes de transports pour les autres marchandises.

La situation des transports s'étant améliorée, le décret du 29 octobre 1914 autorisa le ministre de la Guerre à arrêter « les conditions de délai et de responsabilité dans lesquelles sont effectués les transports commerciaux (y compris les transports des colis-postaux) autorisés en vertu de l'article 19 du règlement sur les transports stratégiques ».

En exécution des dispositions de ce décret, le ministre de la Guerre, par un arrêté de la même date, décida que les réseaux de chemins de fer

n'encourraient aucune responsabilité du fait de la durée des transports commerciaux : leur responsabilité était limitée aux pertes et avaries résultant d'une faute lourde de leurs agents dont ils ne pourraient rattacher la cause à l'état de guerre.

Ces dispositions ne s'appliquaient, bien entendu, qu'aux réseaux de la zone de l'intérieur (P.-L.-M., P.-O., État, Midi, Ceintures) : le réseau du Nord restait soumis, pour l'exécution des transports commerciaux, aux ordres de service des Commissions de réseau, qui comportaient l'exonération de toute responsabilité : il en était de même de la plupart des lignes du réseau de l'Est, en raison de leur proximité de la zone de combat.

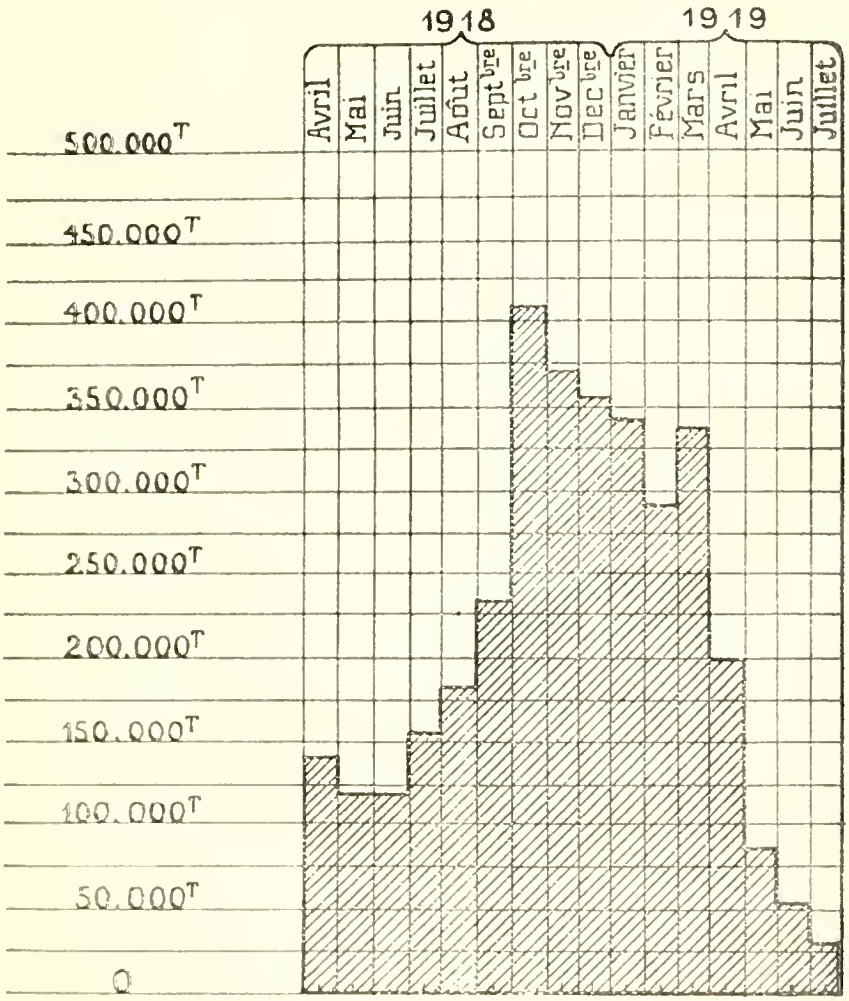
Deux mois plus tard, un arrêté interministériel du 1er décembre 1914 accentua encore cette amélioration des conditions du trafic commercial. Cet arrêté stipulait que, sur les réseaux de la zone de l'intérieur, moyennant le paiement de primes spéciales d'assurances, calculées sur la valeur déclarée des marchandises, les expéditeurs auraient le droit, en cas de perte ou d'avarie, d'être indemnisés du montant du dommage dûment justifié, dans la limite de la valeur déclarée. C'était, en somme, un contrat d'assurance facultatif, qui se superposait au contrat principal de transport. Par le rétablissement de la responsabilité des réseaux, selon le droit commun, sous réserve, il est vrai, de taxes supplémentaires, on se rapprochait sensiblement de l'état de choses normal, antérieur à la guerre. Ces dispositions devaient être appliquées à titre d'essai pendant trois mois.

Un nouveau progrès fut réalisé, au printemps de l'année 1915, par l'arrêté interministériel du 31 mars.

Cet arrêté marqua le retour, en principe, au régime en vigueur avant la guerre pour les réseaux de l'intérieur, c'est-à-dire le P.-L.-M., l'Orléans, le Midi, l'État et les Ceintures de Paris. Il disposa, dans son article premier, que les transports commerciaux par chemins de fer seraient dorénavant exécutés suivant les lois, règlements et tarifs existants, sous réserve toutefois de certaines modifications dont il donnait le détail. Il rétablissait donc la responsabilité normale des transporteurs, tant pour les délais de transport que pour les pertes et avaries, mais, en raison des conditions spéciales créées par la guerre, il apportait à cette responsabilité des atténuations sur plusieurs points importants.

C'est ainsi qu'il doublait les délais de transport prévus par le cahier des charges pour la petite vitesse, avec un supplément minimum de cinq jours ; pour la grande vitesse, les délais étaient augmentés de vingt-quatre heures pour un trajet au-dessous de 300 kilomètres, du double pour les distances supérieures à 300 kilomètres ; une augmentation supplémentaire de vingt-quatre heures était accordée en cas de factage à domicile.

Graphique du tonnage américain mensuel évacué par voie ferrée des sept grands ports français



D'autres dérogations au régime normal étaient encore prévues qui, toutes, avaient pour objet de concilier, dans la mesure du possible, le rétablissement des règles d'avant-guerre avec les servitudes qui étaient imposées aux réseaux du fait de la priorité des transports militaires. Ainsi le point de départ du calcul des délais de transport qui, normalement, était le dépôt en gare des marchandises, était reporté au jour où le chargement de la marchandise dans le wagon avait pu être effectué.

En ce qui concerne les voyageurs et les bagages, les administrations de chemins de fer n'encouraient aucune responsabilité pour les retards dus aux correspondances manquées.

Dans tous les cas de retard, comme en ce qui concerne les pertes et les avaries, le réseau n'était pas responsable s'il pouvait démontrer que les faits incriminés provenaient, non seulement d'un cas de force majeure ou du fait de l'expéditeur, mais aussi des difficultés résultant de l'état de guerre.

Pour les colis-postaux, un arrêté ultérieur du 20 juillet 1915 institua un régime de transport qui s'inspirait, dans ses grandes lignes, du régime que nous venons de définir pour les transports en grande vitesse.

L'exécution des transports commerciaux sur les réseaux du Nord et de l'Est fut soumise à un régime spécial, en raison de la situation particulière de ces deux réseaux dont les lignes se trouvaient à proximité du front de bataille, et qui avaient à supporter la plus grosse partie des transports militaires. Ce régime fut déterminé par un arrêté du 7 juin 1915.

Chacun de ces réseaux était divisé en deux zones. La première comprenait les lignes qui, par leur situation géographique, pouvaient être ouvertes au trafic commercial. Le régime appliqué aux transports commerciaux effectués sur ces lignes comportait les mêmes conditions de délai et de responsabilité que celles prévues pour les réseaux de l'intérieur : toutefois, en raison des frais spéciaux de surveillance et de manutention qui résultaient, pour ces réseaux, de l'état de guerre, des taxes spéciales venaient s'ajouter aux frais accessoires et aux taxes normales fixés par les tarifs généraux et spéciaux.

La deuxième zone comprenait toutes les autres lignes, dont la situation ne permettait pas l'ouverture au trafic commercial régulier. Les expéditions commerciales qui devaient emprunter ces lignes continuaient à être soumises au régime des autorisations spéciales, sans conditions de délais et sans responsabilité d'aucune sorte.

La réglementation définie par l'arrêté du 31 mars 1915 pour les réseaux de l'intérieur, et par l'arrêté du 7 juin 1915 pour les réseaux du Nord et de l'Est, est restée en vigueur jusqu'à la fin des hostilités. Malgré les restrictions qu'elle imposait encore, elle permit au trafic commercial, sinon de retrouver son intensité d'avant-guerre, tout au

moins de s'en approcher considérablement. Au mois d'août 1914 les recettes afférentes au trafic commercial n'atteignaient guère que 35 pour 100 de celles du premier semestre de cette même année ; elles ne tardèrent pas, sous l'empire du régime institué en 1915, à se relever rapidement jusqu'à atteindre, sur les réseaux de l'intérieur, 80 à 85 pour 100 des recettes enregistrées en 1913.

*Mesures de désencombrement.* — Cette reprise du trafic commercial venant s'ajouter aux transports militaires qui, comme nous l'avons déjà indiqué dans le chapitre précédent, ne faisaient, eux aussi, qu'augmenter d'intensité, ne tarda pas à déterminer des crises dues tant à l'insuffisance du matériel et des installations, qu'à l'encombrement de certaines gares.

Pour remédier à cet état de choses, on prit un certain nombre de mesures de désencombrement et de mesures restrictives. Un arrêté du 11 février 1916 autorisa les réseaux à ouvrir les gares au service des marchandises les dimanches et jours fériés, sans avis préalable, et diminua les délais à l'expiration desquels le camionnage d'office pouvait être effectué.

Des arrêtés ultérieurs autorisèrent la réexpédition, dans des délais plus courts, des marchandiess laissées en souffrance dans les gares des réseaux des armées ; de même, afin de réduire au minimum l'encombrement des gares, les taxes de stationnement des wagons et les droits de magasinage furent majorés, à plusieurs reprises. Les réseaux ne pouvant faire face, à certains moments, à la totalité des transports qui leur étaient confiés, et étant tenus de les effectuer dans l'ordre de leur inscription, il en résultait que certaines expéditions, particulièrement urgentes ou intéressant la Défense nationale et le ravitaillement du pays, étaient retardées au profit de marchandises dont le transport ne présentait pas le même caractère d'intérêt. On fut ainsi amené à classer les marchandises dans plusieurs catégories, suivant l'ordre d'urgence que présentait leur transport.

Ce classement fit l'objet d'un arrêté du 9 février 1917. La priorité était accordée au transport des denrées de ravitaillement : blés, farines, bestiaux, légumes, sucres, etc..., ou des produits nécessaires à l'agriculture, tels qu'engrais, machines agricoles. Venaient ensuite, dans une deuxième catégorie, les chevaux, mulets, ânes, les sons, issues, huiles et savons, confitures, conserves, etc... Toutes les autres marchandises étaient classées dans une troisième catégorie.

Citons enfin, comme mesures moins importantes, les restrictions qui ont été apportées, à certains moments particulièrement critiques, au transport des voyageurs et des bagages (arrêté du 20 février 1917), grâce auxquelles on put réduire sensiblement le nombre des trains

affectés à ce service et de libérer ainsi du matériel au profit des transports militaires ; l'augmentation des limites normales de chargement des wagons (arrêté du 6 avril 1917), qui permit d'utiliser au maximum la capacité utile du matériel ; la simplification des formalités d'avis pour le déchargement des wagons, afin de libérer, dans le plus bref délai, le matériel utilisé.

*Le trafic des marchandises.* — L'importance du trafic des marchandises pendant la guerre a varié suivant les circonstances et aussi en fonction de la réglementation qui lui était appliquée.

Le trafic commercial de petite vitesse, à toute distance, qui était de 193.300.000 tonnes en 1913, était tombé, en 1915, à 105.200.000 tonnes. Il ne tarda pas à se relever. En 1916, par suite des facilités nouvelles de transport, indiquées ci-dessus, qui furent accordées aux expéditeurs, il atteignit 116.000.000 tonnes et, en 1917, 122.200.000 tonnes.

Le tonnage du trafic commercial en petite vitesse, pour l'ensemble des réseaux, pendant la guerre, exprimé en tonnes kilométriques, a été le suivant :

| | Tonnage | Proportion par rapport à 1913 |
|---|---|---|
| 1913..... | 25.970.000.000 | 100 |
| 1915..... | 17.067.000.000 | 65,6 |
| 1916..... | 19.473.000.000 | 74,9 |
| 1917..... | 20.831.000.000 | 80,3 |
| 1918..... | 20.818.000.000 | 80,1 |

On ne se rendrait pas un compte exact de l'effort que les réseaux ont fourni pour assurer un trafic commercial aussi important, si l'on ne se rappelait que ceux-ci avaient, en même temps, à faire face à un trafic militaire considérable.

En 1916, le trafic-kilométrique total était, sur le P.-L.-M., de 149 pour 100 de celui du temps de paix, sur l'État de 146 pour 100, sur l'Orléans de 166 pour 100. Le réseau du Nord, qui ne disposait plus que de 54 pour 100 de ses lignes, assurait néanmoins un trafic total de 105 pour 100 de celui du temps de paix.

Sur ce dernier réseau, au mois d'octobre 1916, la proportion du trafic commercial par rapport au trafic total était à peu près la suivante :

Wagons militaires : 425.664 ; par jour : 14.059, soit 70 pour 100 du trafic ;

Wagons commerciaux : 184.131 ; par jour : 5.940, soit 30 pour 100 du trafic.

Ce qui représentait un écoulement de plus de 8,5 wagons chargés par jour et par kilomètre exploité, se décomposant en 6,7 wagons militaires et 2,9 wagons commerciaux ; en temps de paix et en période

de trafic intense, l'écoulement ne dépassait pas, sur ce réseau, 5,9 wagons chargés par jour et par kilomètre exploité.

*Modification des courants de transports.* — Une nouvelle difficulté vint encore s'ajouter à celles que nous venons de signaler : elle résultait de la modification importante subie par les courants de transports nationaux et internationaux.

L'ensemble du réseau ferré français, présente cette particularité, au point de vue géographique, que nous avons signalée, que la plupart des lignes importantes partent de Paris pour rayonner dans les différentes régions. Cette conception correspondait, en fait, aux courants de trafic les plus importants avant la guerre et elle avait l'avantage de relier rapidement la capitale au reste du pays. Mais des inconvénients s'étaient déjà manifestés en temps de paix ; les relations transversales, de région à région, correspondant, il est vrai, à un trafic bien moins important, n'étaient assurées, en dehors des petites lignes, que par des lignes peu nombreuses ; l'Ouest de la France n'était relié à l'Est que par des lignes d'un profil généralement difficile, construites parfois à voie unique, qui ne permettaient qu'un débit très restreint et des vitesses insuffisantes ; les trains de marchandises n'y circulaient en moyenne qu'à vingt kilomètres, alors que sur les grandes lignes, ils avaient une marche de quarante kilomètres à l'heure.

La guerre modifia considérablement les courants de trafic normaux d'avant-guerre et en fonction desquels le réseau français avait été ainsi établi. De même que, sur le front, les transports durent être effectués principalement par des lignes de rocade en raison de la forme même du front de combat, les nécessités du ravitaillement imposaient le transport des marchandises non pas à Paris, mais là où elles devaient parvenir pour les besoins de la Défense nationale ; comme, en même temps, la France dut, pour son ravitaillement, tant militaire que civil, importer de l'étranger des quantités considérables de marchandises de toute sorte, il en résulta que les courants de trafic se déplacèrent ; ayant comme point de départ les principaux ports, ils aboutissaient, sans transiter par Paris, directement aux régions intéressées. Ainsi un des courants les plus importants allait de Bordeaux à Nancy, On se rend aisément compte, en jetant un simple coup d'œil sur la carte du réseau français, qu'il n'était pas construit pour faire face à ces courants qui n'avaient pas présenté d'intérêt sérieux jusque là.

Les chemins de fer durent non seulement assurer les transports qui leur revenaient normalement, mais encore suppléer à ceux qui, antérieurement, étaient effectués par le cabotage défaillant. Avant la guerre il existait, le long des côtes, un cabotage très important, faisant concurrence même aux réseaux de chemins de fer, et qui rendait d'appré-

ciables services. Il y avait des lignes régulières entre les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne, Brest, Nantes, Bordeaux, Bayonne, Marseille, qui transportaient un grand tonnage de marchandises. Les chemins de fer durent faire face à ce surcroît de transports.

En dehors des transports proprement français, les réseaux durent accepter, par suite des nécessités de la guerre, un certain nombre de transports pour les pays alliés. L'un des plus importants fut le transport de charbon à destination de l'Italie. L'Italie, avant la guerre, s'approvisionnait soit de charbons anglais, amenés par voie de mer dans ses propres ports, soit de charbons allemands. Ce pays, ne pouvant plus s'approvisionner en Allemagne, s'adressa exclusivement à l'Angleterre. Pour réduire au strict minimum le tonnage maritime affecté à ce transport, on fit transiter par la France le charbon anglais destiné à l'Italie. Débarqué à Bordeaux, ce charbon était chargé à quai et acheminé soit par Modane, soit par Vintimille. Le tonnage transporté était d'environ 15.000 tonnes par jour.

Si les importations de l'étranger se sont développées de manière considérable, les exportations, au contraire, ont subi parallèlement une diminution très sensible. La France, tout entière tournée vers les fabrications nécessaires à la Défense nationale, n'alimentait que de manière très réduite le marché international ; il en résultait une rotation déplorable et une utilisation défectueuse du matériel, les rames de wagons venant à vide vers les ports pour en repartir chargées, y revenir vides et ainsi de suite.

*Le mouvement des ports.* — Les difficultés créées par ces nouveaux courants de trafic apparaîtront clairement si l'on considère l'importance prise pendant la guerre par l'ensemble des ports maritimes français.

Le tonnage des marchandises importées en 1913 représentait, pour cet ensemble, un chiffre de 34.500.000 tonnes. Si, en août 1914, on constate un fléchissement dû à la perturbation et à la désorganisation résultant de l'état de guerre, on note, dès 1915, une reprise d'activité, qui va s'accentuant de mois en mois, pour dépasser, à la fin de l'année 1916, un chiffre global de 51.000.000 de tonnes, ainsi que le fait apparaître le tableau suivant :

TONNAGE IMPORTÉ :

| | |
|---|---|
| En 1913 | 31.884.516 tonnes |
| En 1914 | 27.223.519 — |
| En 1915 | 40.155.884 — |
| En 1916 | 51.502.755 — |
| En 1917 | 45.996.589 — |

Cette reprise d'activité s'est manifestée de façon particulièrement

sensible dans certains des grands ports français, comme l'indique le tableau ci-après (en tonnes) :

| Désignation des ports | 1913 | 1914 | 1915 | 1916 | 1917 |
|---|---|---|---|---|---|
| Dunkerque.. | 2.880.391 | 2.014.368 | 1.481.653 | 3.839.184 | 3.019.688 |
| Calais..... | 1.002.621 | 669.519 | 1.151.922 | 1.977.950 | 2.546.407 |
| Le Tréport.. | 165.366 | 136.653 | 392.951 | 679.898 | 715.796 |
| Boulogne.... | 719.569 | 603.347 | 1.316.815 | 1.951.843 | 2.265.438 |
| Rouen..... | 5.147.746 | 4.803.293 | 8.007.152 | 9.595.327 | 9.491.611 |
| Le Havre.... | 2.747.926 | 1.962.506 | 4.508.800 | 5.982.000 | 5.185.180 |
| Saint-Nazaire | 1.490.893 | 1.235.475 | 2.122.562 | 2.695.967 | 2.348.911 |
| Nantes..... | 1.611.335 | 1.537.147 | 2.429.259 | 2.782.214 | 1.694.536 |
| Bordeaux ... | 3.186.346 | 2.954.917 | 3.635.112 | 4.425.364 | 3.333.514 |
| Cette..... | 884.837 | 656.939 | 1.140.698 | 1.633.921 | 1.413.668 |

Il convient de faire remarquer que, dans le tonnage mentionné, ne figure que le tonnage commercial proprement dit, exception faite toutefois pour les six premiers ports, pour lesquels le tonnage reçu comprend également le trafic militaire français et anglais. Au surplus, pour avoir une évaluation exacte du trafic total, il serait nécessaire d'ajouter aux chiffres donnés le tonnage afférent aux transports des armées américaines. Or ce chiffre serait loin d'être négligeable.

Le tableau ci-après permet de mesurer d'un seul coup d'œil l'importance du trafic de ces mêmes ports. En effet, si l'on considère le tonnage qu'ils ont reçu respectivement, du 1er octobre 1915 au 1er octobre 1916 (période de trafic particulièrement intensif), on constate que, par rapport à l'année précédente (1er octobre 1914-1er octobre 1915), l'augmentation a a été la suivante :

| | Augmentation de trafic |
|---|---|
| Dunkerque..... | 323 % |
| Calais..... | 233 — |
| Le Tréport..... | 200 — |
| Boulogne..... | 185 — |
| Rouen..... | 151 — |
| Le Havre..... | 145 — |
| Saint-Nazaire..... | 122 — |
| Nantes..... | 129 — |
| Bordeaux..... | 122 — |
| Cette..... | 190 — |

Sur le seul réseau de l'État, les ports qu'il dessert avaient importé, en 1913, un total de 12.000.000 de tonnes de marchandises; en 1918, ils ont importé 26.000.000 de tonnes, soit près du double. Le port de Brest, dont les importations, en 1913, étaient de 355.000 tonnes a reçu, en 1918, 929.000 tonnes, soit près du triple.

A Dieppe, pendant le mois de juillet 1914, on avait chargé 4.685 wagons ; en juillet 1918, on en a chargé 15.822, soit une augmentation de 240 pour 100.

Au Havre, en juillet 1914, on avait chargé 17.029 wagons ; en juillet 1918, 33.430, soit 90 pour 100 d'augmentation.

A Rouen, en juillet 1914, on avait chargé 14.831 wagons ; en juillet 1918, 29.405, soit une augmentation de 100 pour 100.

Pour assurer le transport de ces marchandises, il fallut diriger vers les ports un matériel important ; les conditions d'utilisation de ce matériel, nous l'avons déjà indiqué, étaient des plus défectueuses ; de plus, par suite de l'éloignement géographique des ports, l'écoulement des marchandises vers l'intérieur correspondait presque au maximum de la distance de transport par voie ferrée, ce qui ne facilitait pas la rotation rapide et régulière du matériel.

On voit, par ces quelques chiffres, l'importance prise par le trafic de desserte des ports et quelle gêne il a apportée au fonctionnement régulier des transports, étant donné les conditions dans lesquelles il fallut l'assurer.

*Le trafic des voyageurs.* — En dehors du transport des unités constituées, des détachements, des militaires isolés et des permissionnaires, les réseaux ont continué à assurer, au cours de la guerre, le transport des voyageurs civils. Leur nombre a considérablement varié, diminuant de près de moitié en 1915, pour se rapprocher beaucoup, en 1919, du chiffre d'avant-guerre.

En 1913, le nombre des voyageurs, à toute distance, sur les six grands réseaux, était d'environ 525.000.000. En 1915, il était de 274.000.000 ; en 1916, de 332.000.000 ; en 1917, de 359.000.000 ; en 1918, de 358.000.000 ; en 1919, de 477.000.000.

Si l'on tient compte de la distance parcourue, c'est-à-dire si l'on évalue le nombre de voyageurs-kilométriques, ce nombre, qui atteignait, pour l'ensemble des réseaux, 19.210.000.000 en 1913, était descendu à 8.805.000.000 en 1915, et était remonté à 10.012.000.000 en 1916, 10.103.000.000 en 1917.

Ces chiffres s'appliquent à l'ensemble des réseaux français, mais ils ne donnent pas une idée exacte de la situation particulière de chaque réseau. Il faut tenir compte, en effet, de ce que les réseaux de l'Est et du Nord, dont une grande partie des lignes étaient occupées par l'ennemi ou situées dans des régions à proximité du front, où l'élément civil ne pouvait avoir accès, ont vu leur trafic-voyageurs diminuer dans des proportions considérables. Il n'en fut pas de même sur les réseaux de l'intérieur où ce trafic, après un fléchissement au début, ne tarda pas à reprendre de l'ampleur et même à dépasser sensiblement le trafic enregistré en 1913.

C'est ainsi que le réseau du Midi avait, en 1913, transporté 28.000.000 de voyageurs ; ce chiffre tomba, en 1914, à 22.000.000 ; en 1915, il était de 23.000.000 ; en 1916, il atteignait 29.000.000 ; il était donc déjà supérieur à celui d'avant-guerre ; puis, en 1917, 32.000.000 et en 1918, 31.000.000.

Un mouvement analogue se produisit sur les autres réseaux de la zone de l'intérieur.

Sur les réseaux de l'Est et du Nord, au contraire, on constata un mouvement inverse, ainsi que le montre le tableau suivant :

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS :

| | Est | Nord |
|---|---|---|
| 1913 | 92.299.140 | 115.002.248 |
| 1914 | (1) | 76.222.106 |
| 1915 | 40.915.966 | 30.014.288 |
| 1916 | 45.985.378 | 37.856.369 |
| 1917 | 49.854.548 | 43.323.084 |
| 1918 | 51.019.548 | 41.888.933 |
| 1919 | 79.245.155 | 79.355.286 |

Pour assurer ce trafic, les réseaux étaient loin de disposer des mêmes moyens qu'avant la guerre. L'exécution des transports militaires les avait contraints à réduire, dans de fortes proportions, le nombre des trains affectés au transport des voyageurs civils. Le nombre de kilomètres parcourus par les trains de voyageurs qui était, en 1913, de 244.000.000 de kilomètres, n'était plus, en 1918, que de 89.000.000 de kilomètres, en 1919, de 108.000.000, soit, respectivement 36,4 pour 100 et 44,2 pour 100 de la distance parcourue au cours de la dernière année d'avant-guerre.

Les réseaux ne parvinrent à faire face à ce trafic qu'au prix des plus grands efforts et notamment par une utilisation meilleure et plus intensive des voitures.

### b) *Après la guerre*

On serait facilement tenté de croire que la signature de l'armistice mit fin aux difficultés de transport nées de la guerre, par suite de la diminution d'une grande partie des transports militaires proprement dits. La réalité fut bien différente. « Pour les réseaux de l'intérieur, comme

(1) Les relevés statistiques d'un grand nombre de gares des régions envahies sur le réseau de l'Est n'ayant pu parvenir, les chiffres concernant le nombre de voyageurs transportés en 1914 par ce réseau n'ont pu être établis.

pour ceux des armées, écrivait, en février 1919, le ministre des Travaux publics, dans un rapport au Président de la République, l'armistice, loin de leur apporter un soulagement, n'a fait qu'augmenter leurs charges : la démobilisation des R. A. T. (réservistes de l'armée territoriale) des armées et de l'intérieur, la mobilisation d'une partie de leur personnel pour l'exploitation des chemins de fer au delà de la frontière du 1er août 1914, le rapatriement des prisonniers français en Allemagne et celui des évacués des régions libérées, le ravitaillement des régions reconquises, la reprise de la vie économique de ces régions par l'apport de chevaux, de voitures, de matériel de toutes sortes, en provenance de l'intérieur de la France. Tous ces transports sont faits sans préjudice des besoins de nos alliés pour leur démobilisation : Anglais de retour d'Égypte ou de Palestine, traversant la France, de Modane à Cherbourg (trois trains par jour), Américains regagnant leur port d'embarquement, Italiens de France rentrant en Italie, etc... »

Il ne parut pas nécessaire, néanmoins, de maintenir, dans toute sa rigueur, le régime de réquisition militaire auquel les réseaux avaient été jusqu'alors soumis, avec toutes les conséquences qu'il entraînait au point de vue des restrictions du trafic commercial et des modifications des stipulations applicables aux transports en temps de paix.

Cette réorganisation fit l'objet d'un décret du 2 février 1919 dont nous avons déjà parlé (voir page 66) qui stipulait, dans son article premier, qu'à partir du 10 février 1919 « le fonctionnement de tous les chemins de fer, à l'exception des lignes en cours de reconstitution, après destruction totale ou partielle, et de celles exploitées par les sections françaises de chemins de fer de campagne ou par les armées alliées, sera assuré par les administrations qui en sont chargées en temps de paix, et cela dans les conditions fixées par les cahiers des charges, les conventions, les règlements et les tarifs en vigueur ».

Il était donc posé, en principe, que, sur tous les réseaux, sauf pour les fractions de lignes sur lesquelles on ne pouvait assurer une exploitation normale, le régime du temps de paix serait rétabli, avec toutes ses obligations en ce qui concernait l'exécution des transports commerciaux. Mais ce principe était tout aussitôt tempéré par des réserves qui en diminuaient de beaucoup la portée.

Ce décret spécifiait en effet, que les réseaux devaient :

*a*) Continuer à exécuter par priorité absolue les transports indispensables aux armées françaises et aux armées alliées ;

*b*) Se conformer aux ordres et programmes généraux de transport qui leur seraient notifiés, dans un but d'intérêt général, par le ministre

des Travaux publics et des Transports agissant par délégation de l'autorité militaire.

Comme contre-partie, le décret maintenait, au profit des réseaux, certaines stipulations quant au point de départ du calcul des délais de transport. Pour les marchandises transportées en petite vitesse, ce point de départ était fixé, pour les marchandises manutentionnées par le public, au jour où le chargement était terminé, et, pour les marchandises dont la manutention incombe au chemin de fer, au jour où les réseaux les prenaient en charge.

Les transports effectués en grande vitesse pouvaient être soumis par les réseaux à des limitations quant au nombre des expéditions faites par un même expéditeur, sous réserve de faire constater, par les commissaires du contrôle de l'État, la nécessité de ces restrictions.

Ces dispositions restèrent en vigueur jusqu'à la date de la cessation des hostilités qui fut, en France, le 24 octobre 1919.

Il semblait, à première vue, que par suite de l'arrêt de la guerre, le régime de réquisition, sous lequel les chemins de fer français étaient placés depuis le début de celle-ci, dût disparaître à bref délai et que l'on pût en revenir, sans restriction aucune, au régime normal du temps de paix, qui comportait pour les réseaux, en même temps que l'autonomie de leur gestion, la plénitude de leur responsabilité.

En fait, de nombreuses raisons s'opposaient, ainsi qu'on l'a déjà vu (p. 67) à un retour, sans transition, à l'état de choses antérieur à la guerre. Les réseaux eux-mêmes prirent l'initiative de les exposer aux pouvoirs publics. Avant que les voies ferrées pussent faire face à la demande normale du trafic, il fallait, notamment, reconstituer les cadres du personnel, le matériel et l'outillage, adapter l'industrie du chemin de fer à l'application de la journée de huit heures, qui venait d'être votée le 23 avril 1919, et résoudre les difficultés que cette application soulevait. Toutes ces mesures, quelque diligence que l'on apportât à leur mise au point, ne pouvaient faire sentir leurs effets du jour au lendemain. Il fallut, pendant un certain temps encore, avec un nombre d'équipes de mécaniciens et chauffeurs inférieur à celui d'avant-guerre (car l'instruction de nouvelles équipes était une œuvre de longue haleine), assurer des transports plus difficiles qu'en temps de paix, comportant des parcours plus longs sur des voies parfois hâtivement reconstituées.

*Le régime des priorités et ses conséquences.* — Ce n'était pas tout. Si les transports militaires avaient, en fait, pratiquement cessé, il en était d'autres qui s'imposaient avec le caractère d'urgence que ceux-ci avaient revêtu pendant la guerre. Les transports pour la reconstitution des régions libérées, en particulier, devaient être assurés sans retard. La loi du 17 avril 1919 qui régla, en France, la réparation des dommages de

guerre, stipulait en effet que les sinistrés avaient un droit de priorité, de préférence à tous autres, pour l'obtention et le transport des matériaux, matières premières et matériel. Cette priorité ne pouvait jouer régulièrement, en ce qui concerne les transports, si l'on ne prévoyait, à leur égard, un régime d'exceptionnelle faveur.

Il en était de même pour les transports intéressant le ravitaillement national, tant en vivres qu'en charbon, qui présentaient un caractère particulier d'importance et d'urgence et ne pouvaient être soumis au régime commun avec tous les risques d'exécution différée qu'il comportait.

Par un décret du 15 octobre 1919, le droit de priorité de ces transports fut consacré. Ce décret stipulait qu'à partir de la date de cessation des hostilités, les réseaux devraient exécuter, par priorité, de préférence à tous autres :

1° Les transports destinés à la reconstitution des régions libérées, suivant les programmes arrêtés par le ministère des Régions libérées ;

2° Les transports en petite vitesse, par wagons complets, suivant les programmes arrêtés par les ministères du ravitaillement et de la reconstitution industrielle, concernant l'approvisionnement en combustibles et le ravitaillement de l'ensemble du territoire.

Ultérieurement, un décret du 31 janvier 1920 vint compléter cette énumération en accordant aussi le bénéfice de la priorité aux transports destinés aux besoins de l'agriculture.

L'exécution de ces transports devait nécessiter un temps assez considérable et priver ainsi les réseaux d'une partie importante de leur matériel, au détriment des autres transports commerciaux ; il était donc nécessaire, comme contre-partie, de limiter leur responsabilité en ce qui concerne cette dernière catégorie.

Aussi ce même décret maintint-il certaines des dérogations existant déjà auparavant pour le calcul des délais de transport. Le point de départ du délai des expéditions en petite vitesse, pour les transports ne bénéficiant pas du régime de la priorité, était fixé, au lieu du lendemain même du jour de la remise, au jour de l'acceptation de la marchandise, pratique qui était d'ailleurs en vigueur, avant la guerre, sur certains réseaux étrangers (Italie, Hollande, Allemagne) et qui régissait même les transports internationaux, d'après les principes admis par la Conférence de Berne.

Le régime prévu par le décret du 15 octobre 1919, tel qu'il vient d'être défini, devait primitivement prendre fin au 31 décembre 1920. Il fut successivement prorogé, par plusieurs décrets, jusqu'au 31 décembre 1921, date de la mise en vigueur effective du nouveau régime des chemins de fer.

Les causes qui avaient aggravé les difficultés des transports militaires pendant la guerre subsistèrent après l'armistice et ne permirent pas aux transports commerciaux de reprendre avec toute la régularité et l'intensité que l'on aurait pu désirer.

Les transports de priorité absorbaient, en effet, par moment, la presque totalité des moyens d'action des réseaux.

Les transports avaient été divisés en trois catégories correspondant à leur caractère d'urgence. La première catégorie, catégorie A, comprenait les transports qui bénéficiaient d'un droit de priorité absolue : transports pour les régions libérées, transports destinés au ravitaillement et transports agricoles ; la catégorie B comprenait les transports pour le ravitaillement commercial et industriel, bénéficiant d'un droit de priorité relative ; la catégorie C, tous les autres transports du commerce et de l'industrie.

Le tableau ci-dessous donne, pour l'un des grands réseaux, une idée de l'importance relative de chacune de ces catégories de transports, au cours des premiers mois de l'année 1920 :

Moyenne journalière des chargements :

| | | Répartition par catégories | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Catégorie A | | Catégorie B | | Catégorie C | |
| Mois | Nombre de wagons chargés | Nombre de wagons | Pourcentage | Nombre de wagons | Pourcentage | Nombre de wagons | Pourcentage |
| Mars .... | 4.819 | 1.459 (1) | 30 | 2.848 | 58 | 515 | 12 |
| Avril .... | 4.798 | 1.579 (2) | 33 | 2.697 | 57 | 522 | 10 |
| Mai (3) .. | 3.265 | 746 (2) | 23 | 2.023 | 62 | 496 | 15 |
| Juin..... | 5.064 | 1.680 (2) | 30 | 2.540 | 55 | 844 | 15 |

Ainsi qu'on le voit, les transports qui ne bénéficiaient ni de la priorité absolue, ni de la priorité relative accordée aux transports de ravitaillement du commerce et de l'industrie, ne se voyaient attribuer qu'un sixième environ des moyens de transport dont pouvaient disposer les réseaux.

De plus, la modification des courants de transports, dont nous avons déjà analysé les effets et qui aboutissait à un trafic intense des ports vers l'intérieur, sans contre-partie, se prolongea, par suite des nécessités économiques, bien au delà de la période des hostilités. En 1919, les exportations n'étaient que de 8.700.000.000 de francs, alors que les

(1) Non compris les transports d'engrais placés en catégorie B, mais en priorité.
(2) Y compris les transports d'engrais.
(3) La diminution des chargements des wagons, pendant le mois de mai, est due à la grève des chemins de fer.

importations atteignaient le chiffre formidable de 29.800.000.000 ; sur l'ensemble de notre commerce extérieur, nos exportations ne comptaient plus que pour 22 pour 100, alors qu'elles étaient de 47 pour 100 avant la guerre, où le montant des importations et des exportations arrivait à peu près à s'équilibrer.

De cette rupture d'équilibre de la balance commerciale découlait une rupture correspondante de l'équilibre des courants de transports. A cela venait encore s'ajouter le déséquilibre résultant de la priorité accordée aux transports effectués à destination des régions libérées et qui se manifesta sous des formes variées.

La physionomie des transports normalement effectués par les grands réseaux se trouva complètement bouleversée : le réseau du Nord, desservant une région de mines de houille et d'industries très prospères avant la guerre, et qui était, par la suite, essentiellement exportateur, devint au contraire importateur, en raison de la dévastation des régions desservies par ses lignes et de la nécessité d'apporter à pied d'œuvre les matières premières indispensables à la reconstruction.

D'autre part, ces matières premières étaient, pour la plupart, d'origine étrangère ; débarquées dans les ports, il fallait les acheminer dans le nord et le nord-est de la France, par des parcours fort longs. Il en résulta une augmentation considérable du parcours des wagons et une moins bonne utilisation du matériel. Sur un réseau, on a constaté que le parcours moyen kilométrique des wagons était passé, à cette époque, de 191 à 302 kilomètres et le tonnage kilométrique de 6.132.000.000, en 1913, à 7.093.000.000, bien que le tonnage brut transporté ait diminué dans d'assez fortes proportions.

La priorité absolue accordée aux transports à destination des régions libérées, et qui fut appliquée de la manière la plus stricte, eut, sur la régularité de la circulation et sur la rotation rapide du matériel, des effets parfois fâcheux. Les trains chargés de ce matériel, en provenance des différents réseaux de l'intérieur, venaient tous aboutir aux deux réseaux du Nord et de l'Est ; il en résulta un afflux de wagons ; non seulement les installations fixes de ces deux réseaux, dont beaucoup n'avaient pu encore être remises en état, étaient insuffisantes pour garer ce matériel trop nombreux, mais les destinataires, manquant de main-d'œuvre, ne pouvaient eux-mêmes assurer, avec toute la rapidité désirable, le déchargement et le camionnage des marchandises arrivées à destination. Il en résulta, dans les gares de triage, même éloignées du lieu de destination, une immobilisation progressive des wagons chargés, attendant de pouvoir être reçus sur les voies encombrées, et un embouteillage des trains complets, se bloquant les uns derrière les autres.

Ces transports exigeaient en outre, pour le retour du matériel vide,

de nombreux mouvements supplémentaires ; en effet, comme cela se produisit au cours de la guerre, pour le trafic des ports, d'où les trains partaient entièrement chargés et où ils revenaient à vide, faute de transport en retour, le trafic ne se faisait qu'en un seul sens, les régions dévastées recevant de nombreuses marchandises et ne pouvant rien expédier en retour.

Cette rotation défectueuse du matériel eut des répercussions graves, non seulement sur les lignes directement intéressées au ravitaillement des régions dévastées, mais sur les points même les plus éloignés du réseau français. Du fait même de la pléthore de ces wagons, dont le déchargement ne pouvait s'effectuer au fur et à mesure de leur arrivée, l'intensité du trafic pouvait s'accroître sans qu'il en résultât une augmentation correspondante du tonnage déchargé ; cet accroissement n'aboutissait qu'à une immobilisation plus prolongée : ainsi le réseau du Nord, qui travaillait avant la guerre avec 70.000 wagons, eut besoin, pour un trafic beaucoup moins important, de 115.000 wagons qui l'encombraient et qu'il ne savait où loger ; d'autre part, ces wagons, appartenant en grande partie aux réseaux de l'intérieur, faisaient défaut sur d'autres points du territoire : le réseau du Midi, par exemple, voyait diminuer chaque jour son effectif de matériel roulant, par suite du jeu normal des échanges de wagons chargés et de son éloignement des régions susceptibles de restituer du matériel vide.

## 2° L'exploitation technique

### a) *Le matériel*

*Effectif du matériel.* — Dès le début du mois d'août 1914, le parc du matériel se trouva amoindri d'environ 50.000 unités tombées aux mains de l'ennemi. En sens contraire, il s'accrut de 10.000 wagons étrangers, belges et allemands, qui se trouvaient sur les voies françaises au moment de l'ouverture des hostilités, soit un déficit net de 40.000 unités environ.

Mais, en fait, les chemins de fer français n'eurent pas particulièrement à souffrir de cette diminution, car les wagons commandés avant la guerre, et dont la livraison était échelonnée sur une période assez longue, vinrent, en partie, combler les vides, et de nouvelles commandes furent faites ultérieurement, ainsi que nous le verrons plus loin. Le parc de matériel roulant des réseaux, exception faite pour le réseau du Nord, s'est maintenu à un niveau à peu près constant pendant la guerre ; il s'est même accru sur certains réseaux.

C'est ainsi que l'effectif des locomotives a varié sur les différents

réseaux, de la manière suivante, au cours des années de guerre, par rapport à l'année 1913.

EFFECTIF DES LOCOMOTIVES :

| | Nord | Est | P.-L.-M. | P. O. | Midi | État |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1913..... | 2.350 | 1.899 | 3.703 | 2.105 | 1.061 | 2.869 |
| 1914..... | 2.359 | 1.957 | 3.845 | 2.146 | 1.078 | 2.888 |
| 1915..... | 2.350 | 1.967 | 3.833 | 2.030 | 1.074 | 2.877 |
| 1916..... | 2.344 | 1.964 | 3.831 | 2.041 | 1.034 | 2.888 |
| 1917..... | 2.341 | 1.961 | 3.856 | 2.096 | 1.027 | 3.050 |
| 1918..... | 2.344 | 1.960 | 3.951 | 2.180 | 1.066 | 3.096 |

Les variations d'effectifs des voitures et wagons ont été les suivantes :

EFFECTIF DES VOITURES A VOYAGEURS :

| | Nord | Est | P.-L.-M. | P. O. | Midi | État |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1913..... | 5.254 | 4.092 | 7.203 | 5.002 | 2.799 | 6.608 |
| 1914..... | 5.501 | 4.240 | 7.342 | 4.538 | 2.793 | 6.672 |
| 1915..... | 5.505 | 4.235 | 7.338 | 4.548 | 2.807 | 6.629 |
| 1916..... | 5.482 | 4.212 | 7.328 | 4.273 | 2.790 | 6.696 |
| 1917..... | 5.455 | 4.207 | 7.292 | 4.138 | 2.780 | 6.799 |
| 1918..... | 5.402 | 4.200 | 7.259 | 4.138 | 2.748 | 6.811 |

EFFECTIF DES WAGONS DE PETITE VITESSE :

| | Est | P.-L.-M. | P. O. | Midi | État |
|---|---|---|---|---|---|
| 1913..... | 60.734 | 105.683 | 44.966 | 28.271 | 61.606 |
| 1914..... | 63.605 | 109.288 | 45.482 | 28.751 | 62.118 |
| 1915..... | 63.859 | 109.220 | 45.526 | 28.761 | 62.003 |
| 1916..... | 64.335 | 109.426 | 45.854 | 28.788 | 65.396 |
| 1917..... | 64.312 | 110.872 | 50.617 | 28.949 | 73.685 |
| 1918..... | 64.130 | 112.123 | 51.668 | 29.014 | 77.889 |

Seul, le réseau du Nord, ainsi que nous l'avons indiqué, a vu son effectif de matériel roulant de petite vitesse diminuer dans une assez forte proportion.

| | Wagons de petite vitesse |
|---|---|
| 1913 (31 déc.)..... | 80.227 |
| 1914 — ..... | 80.722 |
| 1915 — ..... | 80.649 |
| 1916 — ..... | 79.987 |
| 1917 — ..... | 79.376 |
| 1918 — ..... | 78.641 |

*Entretien du matériel.* — Ce ne fut pas tant de la quantité que de la qualité de leur matériel que les grands réseaux ont eu à souffrir pendant

la guerre. Placés dans la nécessité d'utiliser, au maximum de son rendement, leur matériel, tant locomotives que wagons, les réseaux ont été obligés d'en négliger quelque peu l'entretien courant.

En temps normal le matériel est l'objet constant de petites réparations qui permettent d'éviter son immobilisation pour des réparations plus importantes.

La guerre n'a pas permis de continuer ces pratiques ; par suite de la diminution du personnel affecté à cet entretien, qui avait été en partie mobilisé, on ne put exécuter que les réparations très urgentes, et on dut remettre à plus tard les réparations qui ne présentaient pas ce caractère. Il en fut de même en ce qui concerne les installations fixes, voies, signaux, etc..., dont l'entretien dut être réduit au strict nécessaire, en l'absence de la main-d'œuvre indispensable pour les conserver en bon état comme avant la guerre.

Ce matériel, entretenu d'une façon insuffisante, était, en même temps, soumis à un emploi intensif, ce qui amenait une usure rapide et entraînait une mise à la réforme hâtive. La vie d'une locomotive ou d'un wagon devint beaucoup plus brève qu'en temps normal, où elle était très élevée.

Ainsi, avant la guerre, on réformait, en moyenne sur le réseau français, 15 locomotives par an ; de 1914 à 1919, le nombre des locomotives réformées a été de 894, soit une moyenne annuelle de 180 locomotives environ.

Le nombre des wagons réformés, qui était, en moyenne, de 937 par an avant la guerre, est passé, pendant la période de guerre, à 5.000 environ par an.

*Les immobilisations.* — A côté de ce matériel définitivement hors d'usage, une partie importante du matériel roulant, du fait que l'on n'avait pu lui faire subir les réparations d'entretien courant qui eussent évité des réparations plus importantes, se trouvait immobilisée dans les dépôts et les ateliers, souvent pour un temps assez long.

Le nombre des locomotives immobilisées annuellement pour réparations, sur le réseau français, était environ de 1.570 avant la guerre.

Au cours de la période quinquennale 1914-1918, la moyenne annuelle atteignit 1.664, soit une augmentation de 5,9 pour 100. En fait, durant les trois premières années de cette période, le nombre des locomotives immobilisées pour réparations fut inférieur au nombre d'avant-guerre. Ceci s'explique aisément puisqu'on différait les réparations courantes pour aller au plus pressé. Les locomotives qui se trouvaient en bon état d'entretien au moment de la déclaration de guerre, ont pu assurer, sans trop de dommages, le service intensif qu'on leur a demandé pendant les premières années.

Mais à un certain moment, la limite fut atteinte, et, dès 1917, sur

la plupart des réseaux, la situation s'aggrava brusquement par suite de l'usure exagérée des machines.

Sur le réseau de l'État, le nombre de machines immobilisées pour réparations était, en 1913, de 304 ; il n'a cessé d'augmenter régulièrement au cours des années de guerre : il était de

| | |
|---|---|
| En 1914 | 352 |
| En 1915 | 493 |
| En 1916 | 572 |
| En 1917 | 575 |
| En 1918 | 798 |

Sur le réseau du P.-O., ce nombre était, en 1913, de 224 ; il s'est abaissé, pendant les premières années de la guerre, à 195 en 1914, et 163 en 1915 ; puis, il s'éleva brusquement à 279 en 1917 et 351 en 1918.

L'entretien défectueux des locomotives exerça, en outre, une répercussion fâcheuse sur la régularité de la circulation, par suite de l'augmentation continuelle du nombre des machines arrêtées accidentellement. Voici quelle a été, pour certains réseaux, pris à titre d'exemple, la progression constatée :

Nombre de machines arrêtées accidentellement :

| | Etat | P.-L.-M. | P.-O. |
|---|---|---|---|
| 1913 | 61 | 187 | 152 |
| 1914 | 77 | 169 | 195 |
| 1915 | 116 | 198 | 163 |
| 1916 | 157 | 221 | 157 |
| 1917 | 152 | 339 | 194 |
| 1918 | 319 | 341 | 251 |

Encore eût-il fallu, au moins, que les réparations fussent exécutées avec la même rapidité qu'avant la guerre pour permettre une prompte remise en service. Il fut loin d'en être ainsi. Tel réseau qui, en 1913, réparait par mois environ 141 machines, n'en réparait plus que 117 en 1914 et 94 en 1915. Tel autre, qui en réparait 372 en 1913, n'en réparait plus que 292 en 1914, 236 en 1915 et 224 en 1917, au moment même où le besoin de matériel se faisait le plus sentir.

Il en était de même en ce qui concerne les wagons ; la moyenne annuelle des immobilisations de wagons, pendant la période 1914-1918, a été de 16.943 unités, au lieu de 14.480 avant la guerre, soit une augmentation de 14,1 pour 100.

Cette progression n'a pas été régulière ; mais, comme pour les locomotives, elle s'est accentuée au fur et à mesure que la guerre se prolongeait, et pour les mêmes raisons.

Un exemple frappant en est donné par l'un des réseaux, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous :

EFFECTIF DES WAGONS DE PETITE VITESSE IMMOBILISÉS POUR RÉPARATIONS SUR LE RÉSEAU P.-O. :

| | | |
|---|---|---|
| 1913 | (31 déc.) | 3.114 |
| 1914 | — | 2.824 |
| 1915 | — | 3.657 |
| 1916 | — | 4.329 |
| 1917 | — | 5.401 |
| 1918 | — | 7.472 |

Sur l'ensemble des réseaux, on comptait 17.225 immobilisations au 1er janvier 1917, 27.443 au 1er janvier 1918 et 38.561 au 1er janvier 1919.

*Commandes de matériel neuf.* — Pour faire face au déficit de matériel qui résultait de ces immobilisations, les réseaux durent s'efforcer d'accroître leur parc de matériel par de nouvelles commandes.

La livraison, échelonnée sur plusieurs années, des commandes effectuées avant les hostilités, n'avait pu se faire régulièrement par suite de la guerre ; une grande partie n'avait même pu être livrée du tout parce qu'elle avait été commandée à des usines qui se trouvaient dans les régions envahies ou à l'étranger.

La nécessité de nouvelles commandes s'imposa d'autant plus qu'en mai 1915 le directeur des chemins de fer au ministère des Travaux publics faisait savoir aux réseaux, autres que ceux du Nord et de l'Est, que le général en chef demandait à prélever 5.000 wagons sur la zone de l'intérieur pour faire face aux besoins des parties du territoire qu'on espérait alors délivrer rapidement de l'invasion, et il demandait à ces réseaux de bien vouloir commander, chacun pour leur compte, un certain pourcentage de ce total.

Les réseaux s'efforcèrent de satisfaire à ce désir. Mais il n'était pas possible de s'adresser à l'industrie nationale pour les commandes urgentes. Seul l'étranger fut à même d'exécuter, au cours de la guerre, les commandes passées par nos réseaux. « Pendant les années qui ont précédé la guerre, déclarait le 9 mai 1919, à la tribune de la Chambre, M. le ministre des Travaux publics et des Transports, les constructeurs français produisaient annuellement une moyenne de 15.000 wagons et de 575 locomotives. La guerre a duré cinquante-quatre mois et, durant cinquante-quatre mois, on n'a construit ni un wagon, ni une locomotive. On aurait cependant voulu construire ; mais, au cours des hostilités, les ouvriers spécialistes étaient occupés et les matières premières exclusivement employées dans les usines de guerre pour les besoins les plus immédiats de la défense nationale. Et cela a été au grand détriment de nos chemins de fer.

L'œuvre de ces derniers n'a été que plus méritoire. Je suis bien tranquille sur le jugement que l'histoire de la guerre portera sur eux. »

Dès le mois d'octobre 1915, on adoptait une formule financière, en vertu de laquelle les Compagnies, qui s'engageaient à faire construire une certaine quantité de matériel roulant, prenaient à leur charge la proportion du prix total correspondant au prix d'avant-guerre, plus 25 pour 100 de ce dernier prix, l'État parfaisant la différence entre la valeur ainsi établie et le prix coûtant de la commande.

Cependant, les prix continuant à s'élever, il fallait aviser. Deux ans plus tard, on aboutit à une solution équitable par une convention passée, le 30 novembre 1917, entre le ministre de la Guerre et les grands réseaux, et qui fut ratifiée par la loi du 20 avril 1918.

En vertu de cette convention, les six réseaux s'engageaient à faire construire chacun un certain nombre de locomotives, de tenders et de wagons qui, au total, se montait à 830 locomotives, 690 tenders et 32.965 wagons. L'État, qui était le principal intéressé dans ces commandes, puisque ce matériel devait servir surtout aux besoins de l'armée, s'engageait à fournir une participation représentant 40 pour 100 du prix de revient du matériel et, au maximum, la somme de 344.352.000 francs. Le matériel faisant l'objet de la convention devait être considéré comme appartenant au parc de chacun des réseaux à partir de la livraison, mais cependant immatriculé à part, afin qu'en cas de rachat ou en fin de concession, l'État n'eût à rembourser à chaque réseau que la différence entre la valeur de ce matériel et une proportion de cette valeur égale à celle prise par l'État dans la dépense totale d'acquisition.

D'autre part, le réseau de l'État reçut mandat des Compagnies de se porter seul acquéreur, sur le marché international de la construction du matériel roulant, de toutes les commandes à passer au nom des différents réseaux français. Par ce procédé de coopération, nos réseaux devaient réduire au minimum le prix de revient du matériel ainsi commandé car, d'une part, ils évitaient ainsi de faire augmenter les prix, en se faisant concurrence et, d'autre part, la commande unique étant plus grosse, des prix plus bas devaient pouvoir être obtenus des constructeurs.

Ainsi l'État et les réseaux gagnaient à la combinaison nouvelle : l'État, parce qu'il limitait sa participation financière à un pourcentage déterminé en même temps qu'à un maximum absolu de dépenses de ce chef ; les réseaux, parce qu'ils recevaient cette aide financière, et qu'en se groupant pour former une coopérative de commande et d'achat, ils devaient obtenir, à des prix relativement moins élevés, le matériel dont ils avaient besoin.

En vertu du contrat intervenu entre l'État et les réseaux, la répartition des 32.965 wagons, 830 locomotives et 690 tenders, était la suivante :

| Réseaux | Locomotives | Tenders | Wagons |
|---|---|---|---|
| Nord | 50 | 50 | 2.400 |
| Est | | | 2.700 |
| P.-L.-M. | 220 | 200 | 8.685 |
| P.-O. | 220 | 150 | 6.399 |
| Midi | 40 | 40 | 3.000 |
| État | 300 | 250 | 9.781 |
| Totaux | 830 | 690 | 32.965 |

Les réseaux ont entrepris la réalisation de ce programme, qui avait pour but de remplacer le matériel réformé en grandes masses par suite de l'usure effroyable du temps de guerre. De son côté, l'État a versé les sommes qu'il s'était engagé à fournir : à la date du 31 janvier 1920, il avait déjà payé aux réseaux, sur le chapitre 19 du budget du ministère de la Guerre, 229.563.000 francs. Le tableau ci-après montre quelles étaient, au 1er septembre 1920, les commandes passées en vertu de la convention du 30 novembre 1917 et les livraisons effectuées :

| Réseaux | Locomotives | | Tenders | | Wagons | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Commandes | Livraisons | Commandes | Livraisons | Commandes | Livraisons |
| Nord | | | | | 2.400 | 1.608 |
| Est | | | | | 2.700 | 2.700 |
| P.-L.-M. | 220 | 200 (1) | 200 | 200 | 5.400 | 2.888 |
| P.-O. | | | | | 5.200 | 4.603 |
| Midi | | | | | 2.000 | 1.700 |
| État | 300 | | 250 | | 7.500 | 6.188 |
| Totaux | 520 | 200 | 450 | 200 | 25.200 | 19.787 |

Par rapport au matériel commandé, le matériel reçu en trois années par les réseaux représentait donc : 38,4 pour 100 pour les locomotives, 44,4 pour 100 pour les tenders, 79,3 pour 100 pour les wagons.

*La crise du matériel après la guerre.* — Malgré ces commandes, la France connut une crise assez grave de matériel qui se prolongea longtemps encore après l'armistice.

Elle n'était pas due, on vient de le voir, à l'insuffisance du nombre des wagons, puisque les réseaux avaient réussi à en maintenir l'effectif sensiblement au même niveau, et plutôt à un niveau supérieur à celui d'avant-guerre.

(1) Les 20 locomotives manquantes ont été perdues en mer.

Sur les six réseaux, l'effectif des wagons de petite vitesse s'élevait à 381.487 en 1913 ; en 1919, cet effectif ressortait à 399.322, soit une augmentation de 4,60 pour 100.

L'effectif du matériel roulant avait donc augmenté par rapport à l'avant-guerre : le nombre des wagons dépassait les besoins du commerce.

Mais, le nombre des wagons chargés, sur les réseaux P.-O., P.-L.-M., État et Midi qui, avant la guerre, était de 70.000 par jour, n'était plus, en août 1918, que de 22.585. Cette situation s'aggrava même rapidement et ce chiffre tombait à 21.733 en septembre, 20.502 en octobre, 19.558 en novembre et 19.040 en décembre.

Les causes de la crise tenaient à l'insuffisance des moyens de traction en raison, d'une part, de l'insuffisance de l'effectif des locomotives dont le nombre était passé de 14.900 en 1913 à 14.597 en 1918 (soit une diminution de 2 pour 100), mais, surtout, de l'état défectueux d'entretien et de l'usure anormale que les machines avaient subie pendant la guerre.

Il y eut, tout d'abord, ce qu'on a appelé d'un mot caractéristique les trains « refusés ». Des trains entièrement formés, les wagons ayant été chargés et attelés, ne pouvaient être mis en route, faute de locomotives pour les remorquer. Le nombre moyen, par jour, de ces trains « refusés », a été de 163 en juillet 1918, 199 en août, 225 en septembre, 272 en octobre, 145 en novembre, 167 en décembre. Or, avant la guerre, il n'y avait jamais de trains refusés par suite de manque de locomotives.

Pour les mêmes raisons, le nombre des détresses en route, par suite de panne de la locomotive, avait aussi considérablement augmenté. La moyenne mensuelle des détresses, avant la guerre, était de 150 environ : elle était de 477 en juillet 1918, 500 en septembre, 464 en octobre, 504 en novembre.

Enfin, le nombre des machines en réparation accidentelle dans les dépôts s'était accru dans les mêmes proportions : de 873 en juillet 1918, il était passé à 963 en août, 998 en septembre, 992 en octobre, 1.007 en novembre, 1.122 en décembre et 1.228 en janvier 1919, soit environ 10 pour 100 de l'effectif total. L'état de choses que nous avons déjà constaté pendant la guerre, loin de cesser, s'était donc sérieusement aggravé.

Les dépôts des réseaux ne pouvaient, en raison de l'insuffisance de leur organisation, du manque de personnel et de l'inexpérience de la main-d'œuvre, faire visiter les locomotives aussi souvent qu'il l'eût fallu et procéder immédiatement aux réparations indispensables, de façon à éviter ainsi les avaries accidentelles et les pannes.

A ces causes, il faut ajouter encore, ainsi que nous le verrons plus

loin en détail, la qualité défectueuse du combustible employé pour la chauffe des locomotives et la pénurie de personnel qualifié pour former des équipes de mécaniciens et de chauffeurs en nombre suffisant pour assurer le service de toutes les machines disponibles. En effet, un certain nombre de mécaniciens et chauffeurs avaient été mobilisés ; en outre, de 1914 à 1918, par suite d'invalidité, de mort ou de toute autre cause, sur 11.441 mécaniciens qui étaient au service des réseaux en 1913, 2.870, soit près du quart, avaient quitté le service. Cependant, au 31 décembre 1918, on trouve un effectif de 12.249 mécaniciens, soit 800 unités de plus qu'en 1913 ; mais un peu plus du tiers du nombre total des mécaniciens, en service au 31 décembre 1918, avait été recruté au cours de la guerre et formait un personnel neuf et encore novice.

Il en résulta que, sur presque tous les réseaux, le parcours kilométrique des locomotives s'abaissa de manière très sensible ainsi que l'indique le tableau ci-dessous :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES :

| Réseaux | 31 déc. 1913 | 31 déc. 1918 | 31 déc. 1919 |
|---|---|---|---|
| Nord | 91.540.638 | 47.713.917 | 55.197.411 |
| Est | 78.553.453 | 52.519.787 | 49.839.413 |
| P.-L.-M. | 124.595.260 | 103.299.841 | 97.825.982 |
| P.-O. | 73.940.228 | 61.677.612 | 59.620.164 |
| Midi | 37.617.194 | 25.925.024 | 24.467.567 |
| État | 96.786.861 | 76.304.228 | 71.925.576 |

Au 1er août 1919, la proportion des véhicules immobilisés, par rapport à la situation moyenne du temps de paix, était la suivante :

| | Temps de paix | 1er août 1919 |
|---|---|---|
| Locomotives | 9,8 % | 20,5 % |
| Voitures | 8,8 — | 26,4 — |
| Wagons | 3,7 — | 15,7 — |

De plus, la période d'immobilisation était beaucoup plus longue qu'en temps normal, par suite de la lenteur des travaux d'entretien et de réparation dans les dépôts.

Les causes de ce ralentissement sont multiples. Elles tiennent tout d'abord à la baisse générale de rendement que l'on a constatée aussitôt après la guerre et qui a été aggravée par l'application brusque, au cours de l'année 1919, de la journée de huit heures, alors que la durée moyenne du travail quotidien était auparavant de dix heures.

D'autre part, le personnel, quoique plus nombreux, était loin de posséder toutes les qualités professionnelles requises. Les dépôts étaient devenus un lieu de passage pour les élèves-chauffeurs qui, en raison

des exigences du service, n'y séjournaient que très peu de temps et étaient remplacés au fur et à mesure.

Dans les grands ateliers, la situation était la même. L'outillage commençait à être ancien et fatigué, n'ayant pu être entretenu et renouvelé pendant la guerre ; le personnel, nouveau pour la plupart, n'avait pu encore faire son apprentissage ; enfin, la proportion plus forte des machines à grande puissance et à grand foyer nécessitait, pour leur réparation, une main-d'œuvre beaucoup plus considérable que les machines en service autrefois. Il en résulta que, pour une même quantité de main-d'œuvre, le nombre d'unités réparées décrut sensiblement.

Pour remédier à cette situation, les réseaux se mirent en mesure de développer et de moderniser leur outillage, et ils ont fait appel au concours de l'industrie privée et de certains établissements industriels de l'État, tels que les arsenaux.

Mais la mesure qui s'imposait avec le plus d'urgence était l'augmentation du parc de matériel.

*Reconstitution du parc de matériel.* — Cette reconstitution s'est opérée de trois manières différentes : par la livraison de matériel par l'Allemagne, livraison inscrite dans les clauses de l'armistice ; par la cession d'une grande partie du matériel importé par l'armée américaine ; enfin, par les commandes propres des grands réseaux français.

Aux termes de l'armistice, les Allemands devaient livrer aux alliés 150.000 wagons et 5.000 locomotives ; sur ces chiffres, la part revenant à la France était de 1.969 locomotives et 57.871 wagons qui ont été répartis entre les grands réseaux. Ceux-ci devaient verser à l'État français la valeur de ce matériel, dans les conditions fixées par la Commission des réparations, sous déduction de la part qui pourrait leur être attribuée pour compenser le matériel disparu au cours des hostilités.

Le matériel américain comprenait, en chiffres ronds, 1.980 locomotives et 38.000 wagons. Il avait trois origines différentes :

1° Une première partie, composée de 1.300 locomotives et de 18.000 wagons, représentait le matériel envoyé par le gouvernement des États-Unis pendant la guerre pour servir aux propres transports de l'armée américaine ;

2° Une deuxième partie, composée de 485 locomotives et de 19.860 wagons, représentait la majeure fraction de ce qui, au moment de l'armistice, était en construction en Amérique à destination de l'armée américaine. Le gouvernement américain proposa au ministre des Travaux publics de lui céder ce matériel au prix de revient. Cette proposition fut acceptée ;

3° Enfin, une troisième partie comprenait 197 locomotives et 250 wagons-réservoirs, qui étaient également en construction en Amé-

rique pour le service en Europe. Le gouvernement français s'en rendit de même acquéreur.

Tout ce matériel fut réparti entre les différents réseaux qui, en attendant de pouvoir en rembourser la valeur au gouvernement, le détinrent en location.

Il y eut enfin les commandes faites par les réseaux eux-mêmes. Une loi du 10 janvier 1919, relative aux mesures à prendre et aux dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur situation d'avant-guerre, autorisait le ministre des Travaux publics à établir, les Compagnies entendues, le programme des acquisitions de matériel roulant nécessaire pour compenser l'insuffisance des commandes faites pendant la guerre et pour faire face aux besoins du trafic jusqu'au 31 décembre 1920. Les réseaux devaient soumettre au ministre leurs projets pour les divers types de matériel, en indiquant les acquisitions qu'ils entendaient faire à leurs frais. En cas d'abstention des réseaux, le ministre pouvait engager les dépenses nécessaires, qui étaient avancées par l'État, sauf remboursement ultérieur par les Compagnies, et imputées à un compte spécial ouvert dans les écritures du Trésor.

En considérant la période 1914-1919 inclus, si l'on tient compte de l'ensemble des constructions engagées et des achats opérés par les réseaux au cours de la guerre, soit pour leur compte personnel, soit par l'intermédiaire du réseau de l'État, il apparaît que le matériel roulant s'est accru dans les conditions suivantes :

| | Commandes | Livraisons | Pourcentage des livraisons par rapport aux commandes |
|---|---|---|---|
| | — | — | — |
| Locomotives..... | 1.302 | 807 | 61,9 |
| Voitures..... | 1.251 | 368 | 29,4 |
| Wagons..... | 57.443 | 41.307 | 71,9 |

La différence entre le chiffre des commandes et celui des réceptions tient d'une part à ce que, pour une partie du matériel, la date de livraison n'était pas encore arrivée en 1919, d'autre part, aux retards sur la date fixée pour les livraisons.

Les efforts accomplis par l'État et par les Compagnies, pour entretenir et renouveler le matériel roulant, ont été couronnés de succès. En effet, le tableau suivant montre qu'au 31 décembre 1919, malgré l'utilisation intensive de cinq années de guerre, l'effectif des locomotives était supérieur de 5,8 pour 100 à celui de 1914 ; et, s'il n'en fut pas de même pour le matériel G. V., le déficit en nombre ne dépassa pas 5,3 pour 100.

SITUATION DES LOCOMOTIVES, DES VOITURES ET FOURGONS DE GRANDE VITESSE ET DES WAGONS COMPOSANT LE PARC PROPRE DES RÉSEAUX, AUX DATES DES 31 DÉC. 1913, 31 DÉC. 1919 ET 31 DÉC. 1921.

*Locomotives :*

| Réseaux | 1913 | 1919 | 1921 |
|---|---|---|---|
| Nord | 2.350 | 2.253 | 3.077 |
| Est | 1.899 | 1.958 | 2.499 |
| P.-L.-M. | 3.703 | 3.978 | 4.058 |
| P.-O. | 2.105 | 2.162 | 2.285 |
| Midi | 1.061 | 1.064 | 1.087 |
| État | 2.869 | 3.304 | 3.480 |
| TOTAUX | 13.987 | 14.719 | 16.486 |
| Augmentation par rapport à 1913 | | 5,81 % | 18,51 % |
| Augmentation par rapport à 1919 | | | 12 — |

*Voitures à voyageurs :*

| Réseaux | 1913 | 1919 | 1921 |
|---|---|---|---|
| Nord | 5.254 | 4.936 | 4.713 |
| Est | 4.092 | 4.175 | 4.021 |
| P.-L.-M. | 7.203 | 7.224 | 6.678 |
| P.-O. | 5.002 | 4.062 | 4.013 |
| Midi | 2.799 | 2.707 | 2.605 |
| État | 6.608 | 6.728 | 6.270 |
| TOTAUX | 30.958 | 29.832 | 28.300 |
| Diminution par rapport à 1913 | | 3,97 % | 8,90 % |
| Diminution par rapport à 1919 | | | 5,13 — |

*Wagons de petite vitesse et fourgons :*

| Réseaux | 1913 | 1919 | 1921 |
|---|---|---|---|
| Nord | 80.227 | 57.274 | 79.285 |
| Est | 60.734 | 64.831 | 68.300 |
| P.-L.-M. | 105.683 | 113.967 | 112.594 |
| P.-O. | 44.966 | 53.972 | 58.225 |
| Midi | 28.271 | 32.889 | 31.223 |
| État | 61.606 | 76.389 | 78.024 |
| TOTAUX | 381.487 | 399.322 | 427.651 |
| Augmentation par rapport à 1913 | | 4,6 % | 12,1 % |
| Augmentation par rapport à 1919 | | | 7,09 — |

### b) *Le combustible*

*Charbon. Rôle du réseau de l'Etat pour l'importation du charbon. Prix du charbon.* — Nous avons déjà indiqué sommairement que l'une

des causes principales de la mauvaise utilisation des locomotives provenait de la qualité du combustible employé pour la chauffe.

Avant la guerre, les réseaux français étaient largement approvisionnés en charbon par les mines anglaises et surtout par les mines françaises du Nord, du Pas-de-Calais et de Belgique, qui fournissaient un combustible d'excellente qualité. L'occupation, par les Allemands, de la majeure partie de ces bassins houillers, priva les réseaux de leur principale source d'approvisionnement. Cette insuffisance était d'ailleurs générale et on peut dire qu'il y eut, au cours de la guerre, une crise générale des charbons.

En ce qui concerne particulièrement les chemins de fer, les stocks de charbon ont diminué pour la plupart, ainsi que l'indique le tableau ci-dessous et, surtout sur certains réseaux, ont subi des variations brusques, différentes selon les réseaux, car ils étaient, en grande partie, à la merci des événements.

IMPORTANCE DES STOCKS DE CHARBON SUR LES RÉSEAUX CI-APRÈS

(*En tonnes*)

| | Est | État | P.-L.-M. | P.-O. |
|---|---|---|---|---|
| 1913 (1er janv.)... | 232.672 | 280.801 | 307.000 | 152.816 |
| 1914 — ... | 185.579 | 367.131 | 417.000 | 175.152 |
| 1915 — ... | 81.654 | 193.814 | 362.000 | 206.023 |
| 1916 — ... | 132.892 | 572.140 | 190.000 | 302.548 |
| 1917 — ... | 155.748 | 541.036 | 68.000 | 137.460 |
| 1918 — ... | 77.411 | 199.842 | 84.000 | 16.450 |

Mais la crise n'était pas seulement de quantité, elle était plus particulièrement de qualité.

Les réseaux recevaient, avant la guerre, des charbons de choix, triés, dont la teneur en cendres était contrôlée et variait de 5 pour 100 à 15 pour 100.

Il fut loin d'en être de même pendant la guerre. Les réseaux durent accepter tout le charbon qui leur était livré et même des combustibles de qualité tout à fait inférieure, dont la teneur en cendres allait jusqu'à 25, 30 et même 50 pour 100.

La chauffe des foyers des locomotives exigeait, pour être réalisée dans les meilleures conditions, un mélange des charbons de provenances diverses, que l'on pouvait aisément réaliser avant la guerre, ce qui ne fut plus possible quand les réseaux durent utiliser n'importe quel charbon, sans pouvoir exercer de choix. Il en résultait une diminution importante du pouvoir calorique et, par suite, de la production de la vapeur. L'obligation de travailler plus souvent le feu, les rentrées d'air froid qui fatiguent les foyers et amènent des fusions de plomb ou autres

avaries, avaient pour conséquence immédiate de nombreux accidents de route et le passage plus fréquent des machines aux ateliers de réparations.

Aussi le nombre annuel de détresses dues au mauvais fonctionnement des foyers des locomotives n'a-t-il cessé d'augmenter dans de fortes proportions au cours de la guerre. Il était, au 1er janvier 1913, de 671 ; au 1er janvier 1917, de 1.846 et de 2.061 au 1er janvier 1918.

Enfin, cette défectuosité du combustible avait aussi sa répercussion sur l'utilisation du personnel ; les retards fréquents et importants, entraînant constamment des dérogations aux roulements de travail établis, nécessitaient le remplacement des équipes pour permettre de leur donner les repos compensateurs réglementaires, d'où perte quotidienne d'un certain nombre d'équipes.

Cette crise persista avec la même intensité après l'armistice, les mines dévastées exigeant un long délai avant d'être remises en état de fournir un contingent appréciable de combustible.

Le stock de réserve tomba encore, sur la plupart des réseaux, à un niveau inférieur à celui qui existait au début de 1918.

Stocks de charbon

(*En tonnes*)

| | Est | État | P.-L.-M. | P.-O. |
|---|---|---|---|---|
| 1918 (1er janv.)... | 77.411 | 199.842 | 84.000 | 16.450 |
| 1919 — ... | 71.462 | 149.178 | 97.000 | 51.923 |
| 1920 — ... | 30.363 | 93.933 | 42.000 | 61.190 |

Alors que les besoins de la France s'élevaient, en les calculant au plus juste, à 4.000.000 de tonnes par mois, le Bureau national des Charbons qui, comme on le verra plus loin, était alors chargé de toutes les opérations relatives aux approvisionnements de charbon, ne disposait au maximum que de 2.750.000 tonnes de combustibles.

La qualité du charbon ne s'améliorait pas davantage ; la teneur en cendres se maintenait à un niveau aussi élevé que pendant la guerre ; mais les réseaux n'en souffraient pas tant que de la nature même du charbon qu'ils recevaient. Ils étaient alimentés principalement avec du charbon belge quart de gras ou du charbon à gaz de la Sarre ; or, l'un et l'autre passent trop vite sur les grilles des locomotives, ce qui amène non seulement une consommation plus grande de combustible, mais l'obligation de rechargements fréquents du foyer.

Une difficulté nouvelle provenait enfin de l'utilisation des locomotives livrées par l'Allemagne, conformément aux clauses de l'armistice. Les machines allemandes n'avaient pas de foyer à basculc comme les machines françaises, parce qu'elles utilisaient du charbon de Westpha-

lie, qui donne peu de cendres. Le charbon utilisé normalement pour les locomotives françaises donnait davantage de cendres et nécessitait l'emploi d'un foyer basculant. Les mécaniciens étaient donc obligés d'arrêter, en cours de route, les machines allemandes pour chasser les scories qui encombraient le foyer. Aussi le sous-secrétaire d'État aux Transports pouvait-il déclarer, au mois de février 1919, dans un discours prononcé devant la Chambre des députés, que la mauvaise qualité du charbon entrait pour 30 pour 100 dans la diminution de rendement des locomotives, c'est-à-dire que 100 locomotives, à cette époque, ne produisaient pas plus d'effort de traction que 70 avant la guerre.

Cette augmentation considérable de la consommation du combustible par rapport à la période d'avant-guerre et pour un service moindre, a été clairement mise en lumière dans un rapport de la Commission d'utilisation du combustible, Commission chargée par le ministre d'étudier les causes et les remèdes de la crise du charbon.

Ce rapport s'exprimait en ces termes :

Avant la guerre, les six grands réseaux de chemins de fer français possédaient 13.800 locomotives, représentant une puissance de 8.300.000 kilowatts. A la fin de 1920, ces six mêmes réseaux (nous laissons de côté les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine pour l'homogénéité de la comparaison) avaient à leur disposition 17.900 locomotives, dont 14.600 d'une puissance globale de 9.800.000 kilowatts, leur appartenant, les autres louées ou empruntées. Malgré l'augmentation du nombre des machines, le service effectué en 1920 a été sensiblement moindre que celui de 1913. Les trains de marchandises ont accompli un parcours total de 134 millions de kilomètres au lieu de 154 millions, transportant 49 milliards de tonnes à un kilomètre au lieu de 52 milliards, et, si le mouvement des voyageurs a été, par lui-même, au moins aussi important (22 milliards), il n'a été offert à ces voyageurs que des trains beaucoup moins nombreux, dont le parcours a atteint seulement 130 millions de kilomètres au lieu de 246 millions.

Or, ce moindre service a employé 10 % de plus de combustible. La consommation totale (services accessoires compris) qui, en 1913, avait été de 8.100.000 tonnes de houille, briquettes et coke pour l'ensemble des six réseaux, s'est élevée à 8.900.000 tonnes en 1920.

En 1913, le chiffre moyen de consommation des locomotives par tonne kilométrique remorquée (tare des véhicules comprise) ne dépassait guère 65 grammes. En 1919, ce chiffre était monté à 80 grammes environ, soit une augmentation de 23 %.

Quelles ont été les mesures prises pour remédier à cette crise du charbon ?

Déjà, pendant la guerre, le gouvernement avait dû songer à assurer le ravitaillement du pays en charbon. Lorsqu'il apparut, dans le courant de l'année 1914, que l'ennemi ne pouvait être chassé immédiatement des régions minières qu'il avait envahies dans le Nord de la France, le gou-

vernement prit les mesures nécessaires pour fournir aux usines de guerre et aux autres usines, ainsi qu'à la population, le combustible indispensable.

Afin d'éviter la création d'un organisme nouveau, il chargea le réseau des chemins de fer de l'État de l'importation des charbons nécessaires au ravitaillement de la population et de la vente de ce charbon (1).

La diminution du stock mondial des combustibles avait entraîné à sa suite une augmentation considérable du prix du charbon, ainsi qu'il résulte du tableau ci-dessous :

| Réseaux | Prix moyen par tonne En 1913 | Prix moyen par tonne En 1920 | Augmentation en 1920 par rapport à 1913 |
|---|---|---|---|
| Est | 20 | 190 | 850 % |
| P.-L.-M. | 30 | 266 | 786 — |
| P.-O. | 28 | 255 | 810 — |
| Midi | 24 | 250 | 941 — |
| État | 24 | 252 | 950 — |

*Mazout.* — Aussi les réseaux se préoccupèrent-ils, dès après la guerre, d'utiliser d'une part tous les produits susceptibles de remplacer le charbon, tels que le mazout par exemple, d'autre part, de substituer à la traction à vapeur, partout où cela serait possible, la traction électrique, en utilisant la houille blanche.

Dès le mois de mars 1920, les premiers essais de substitution de la chauffe au mazout à la chauffe au charbon furent entrepris. Aux avantages d'économie de combustible qui devaient en résulter, venaient s'ajouter, pour les chemins de fer, d'autres avantages d'ordre plus particulièrement technique.

Le mazout permet de réaliser des températures de 1.700 degrés au lieu de 1.200 degrés, d'où économie de temps, la chaudière pouvant être mise en pression en quarante minutes au lieu de trois heures et demie, simplification aussi du travail du chauffeur, l'alimentation de la chaudière en mazout s'opérant à l'aide d'une tuyauterie et d'une simple manœuvre de robinets.

Les réseaux s'employèrent tout d'abord à transformer les chaudières de leurs machines de manœuvre pour permettre l'utilisation du mazout ; ils étendirent ensuite cette transformation à un certain nombre de machines de route.

Mais cette utilisation ne put être développée rapidement, car elle se heurta aux difficultés d'approvisionnement.

Pour diminuer les difficultés de cette nature, les Compagnies du Nord,

(1) Voir à ce sujet l'étude de M. Nadal sur les chemins de fer de l'État pendant la guerre, publiée en annexe.

de l'Est, du P.-L.-M. et d'Orléans, constituèrent, avec les principales Compagnies de navigation françaises et quelques grands établissements industriels, une société « Les consommateurs de pétrole » ayant pour objet d'assurer principalement aux actionnaires consommateurs les fournitures du combustible liquide nécessaire à leurs industries, et d'apporter éventuellement au gouvernement français tel concours qu'il pourrait lui paraître désirable d'obtenir en vue de la distribution du pétrole et de ses dérivés, au mieux des intérêts généraux du pays.

Mais les prix du mazout demeuraient très élevés au moment où ceux du charbon se mirent à diminuer notablement. Aussi les essais entrepris par les réseaux pour la chauffe au mazout ne furent-ils pas généralisés.

*Electrification des réseaux.* — Au surplus, le véritable remède à la crise du charbon pour les réseaux français, celui qui leur permettra de réaliser, dans l'avenir, une économie importante de combustible, c'est l'électrification de leurs lignes.

Le problème de l'électrification des chemins de fer que l'on n'envisageait encore en France, avant la guerre, que comme un progrès technique, apparaît désormais comme une question d'intérêt national.

Aussi les Compagnies du P.-L.-M., du P.-O. et du Midi, dont les lignes desservent les régions les plus favorables à l'utilisation de la houille blanche, ont-elles établi un programme d'ensemble de large envergure, qui porte sur plus de 9.000 kilomètres de lignes ainsi réparties entre les réseaux :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Orléans ..... | 3.100 | kilomètres sur | 7.792 | kilomètres |
| Midi ..... | 3.200 | — | 4.096 | — |
| P.-L.-M. ..... | 2.800 | — | 9.729 | — |

*La Compagnie du Midi*, dont les lignes parcourent une région particulièrement accidentée et desservent toutes les Pyrénées avait, dès 1903, commencé l'électrification de certains tronçons. En 1914, 170 kilomètres étaient équipés pour ce mode d'exploitation.

C'est sur ce réseau que le programme d'électrification est proportionnellement le plus étendu, les lignes à électrifier représentant les trois quarts du réseau.

Deux phases ont été prévues pour l'exécution de ces travaux. La première, qui s'étendra sur une dizaine d'années au plus, comprendra l'électrification des deux grandes lignes transversales Toulouse-Bayonne et Bordeaux-Irun, ainsi que des nombreux embranchements venant se greffer sur ces lignes. La deuxième phase, dont l'exécution demandera une vingtaine d'années, comportera l'électrification de la ligne Toulouse-Foix, prolongée jusqu'à l'Espagne pour former une ligne transpyrénéenne et celle de plusieurs lignes secondaires.

La force électrique sera produite uniquement par des usines hydrauliques. Cinq usines sont prévues pour l'électrification de la première partie du programme et sept pour la deuxième partie.

La réalisation complète de ce projet exigera de 500 à 600.000.000 de kilowatts-heures par an et coûtera 740.000.000 de francs environ.

*La Compagnie P.-L.-M.* avait commencé, dès 1893, à équiper électriquement la ligne du Fayet à Chamonix, sur laquelle la déclivité, allant jusqu'à neuf centimètres par mètre, n'avait pas permis d'envisager la traction à vapeur. Ce réseau est particulièrement favorisé par l'abondance des chutes d'eau dans les régions qu'il dessert, notamment dans les Alpes. D'autre part, il tirera une grande partie de l'énergie électrique qui lui sera nécessaire de l'aménagement du Rhône. Une loi, en date du 27 mai 1921, a en effet autorisé la création d'une société, composée de l'État, des départements, des municipalités et de la Compagnie P.-L.-M., pour l'aménagement et l'exploitation des forces du Rhône.

Le programme établi par cette Compagnie prévoit l'électrification de 2.900 kilomètres, soit environ le quart du réseau. Il nécessitera une force motrice de 1.100.000.000 de kilowatts-heures et les frais d'installations s'élèveront approximativement à 1.190.000.000 de francs.

*La Compagnie d'Orléans* avait déjà, avant la guerre, équipé électriquement un certain nombre de ses lignes de banlieue. Elle avait, au cours même de la guerre, envisagé la possibilité d'électrifier toute la partie de son réseau située dans le Massif Central, en utilisant les chutes d'eau qui s'y trouvent et en aménageant la haute Dordogne. Mais ce programme ne portait que sur des lignes de faible et moyen trafic. La Compagnie songea à étendre son étude aux lignes les plus importantes de son réseau, en ne recourant pas exclusivement aux usines hydrauliques, mais en utilisant aussi les centrales thermiques, ce qui lui permettrait néanmoins de réduire la consommation du charbon, d'au moins 50 pour 100 par rapport à la traction vapeur. Elle a obtenu de l'État la concession de la haute Dordogne et de plusieurs de ses affluents, qui seront susceptibles de fournir annuellement 500 à 600.000.000 de kilowatts-heures. Les travaux d'aménagement sont en cours.

De son côté, le *réseau de l'État* poursuit l'électrification de toutes ses lignes de la banlieue de Paris.

C'est une œuvre de longue haleine que les grands réseaux ont entreprise, puisque l'on ne prévoit l'achèvement du programme qui vient d'être esquissé que dans une vingtaine d'années. Cette exécution n'ira pas d'ailleurs, sans entraîner de grands frais. La dépense totale était évaluée, en effet, à 5.000.000.000 de francs environ pour la réalisation complète du programme.

L'énergie consommée sera de 1.160.000.000 de kilowatts à l'origine et s'élèvera, au bout de vingt ans, à 2.260.000.000 de kilowatts, en admettant, ce qui est probable, que la progression du trafic soit la même qu'avant la guerre.

De cette transformation du mode de traction, on attend une économie de 1.500.000 tonnes de charbon, pouvant s'élever à 3.000.000 de tonnes au bout de vingt ans.

### c) *Le personnel*

*Pendant la guerre. Effectifs. Rendement.* — On n'exaltera jamais trop le rôle des agents de chemins de fer pendant la guerre. Sans leur dévouement patriotique à leur devoir, comment le service aurait-il pu être assuré ? Des agents, qui accompagnaient les trains de ravitaillement du front, demeurèrent hors de leur résidence trente, quarante et cinquante heures, comportant neuf à dix heures d'arrêt dans la gare de ravitaillement, le reste du temps sur la machine ou dans le fourgon, et souvent il fallait recommencer dix ou douze heures après.

Il faut ajouter à cela les attaques d'avions sur le front et les bombardements de l'artillerie lourde ennemie. Des gares et des dépôts de locomotives sont restés exploités en permanence à huit kilomètres des lignes ennemies : on peut dire que les agents des réseaux du front ont travaillé sous le feu de l'ennemi jusqu'à la limite de leurs forces physiques.

6.325 agents des chemins de fer ont payé de leur vie, soit sous les drapeaux, soit sur leur réseau, leur dévouement à la patrie.

Plus de 300 ont reçu la croix de la Légion d'honneur au titre militaire ; plus de 600 ont été décorés de la médaille militaire ; plus de 5.000 de la croix de guerre.

Quelle était, au point de vue militaire, la situation du personnel des réseaux ?

En principe, d'après la loi militaire en vigueur avant la guerre, les agents des réseaux comptant au moins six mois de services bénéficiaient de l'affectation spéciale, c'est-à-dire devaient être mobilisés sur place dans leur emploi du temps de paix. Cette mesure s'expliquait par la nécessité d'assurer la marche normale des chemins de fer en temps de guerre. Elle s'appliquait à l'ensemble du personnel des réseaux à l'exception d'un petit nombre d'agents, appartenant à des services exclusivement administratifs et qui étaient soumis au droit commun.

De ce fait, les réseaux n'eurent pas trop à souffrir de la diminution de l'effectif de leur personnel par suite de la mobilisation. Au 1er janvier 1914, cet effectif s'élevait, en chiffres ronds, à 356.000 agents dont

30.000 auxiliaires ne faisant pas partie du cadre régulier et qui étaient mobilisables.

Mais une fois les transports de mobilisation et de concentration terminés, le gouvernement demanda aux réseaux de mettre un certain nombre de jeunes classes à la disposition de l'autorité militaire. Ceux-ci s'efforcèrent de concilier ce devoir patriotique avec le souci de ne pas porter atteinte au bon fonctionnement des services, non moins indispensable pour atteindre le but final.

C'est ainsi que 26.000 agents réguliers furent mobilisés. Si l'on y ajoute les 13.000 agents restés en territoire envahi, on en arrive à cette constatation que les réseaux furent privés de 70.000 agents environ, soit 20 pour 100 environ de leur effectif total.

Mais la situation empira rapidement. Il fallut compter, en effet, sur les départs qui résultaient normalement de la mise à la retraite des agents trop vieux et fatigués, et des décès qui se produisaient dans le personnel. D'autre part, l'autorité militaire mobilisa plusieurs sections de chemins de fer de campagne pour assurer l'exploitation de certaines lignes à proximité du front. Il en résulta rapidement une insuffisance sensible du personnel ; c'est ainsi que le réseau de l'État qui, au 1er janvier 1914, comptait 72.500 agents, n'en comptait plus bientôt que 54.892 pour assurer le même service. Tous ces prélèvements portaient très inégalement sur les différentes branches des services, en sorte que certaines d'entre elles furent complètement désorganisées. En temps normal, les vides causés par les décès et par les mises à la retraite sont comblés, au fur et à mesure, par le recrutement d'un personnel nouveau qui fait progressivement son apprentissage. Par suite de la mobilisation, ce recrutement fut désormais arrêté.

Il importait donc de prendre au plus tôt des mesures indispensables pour combler ces vides et maintenir les effectifs au niveau nécessaire. A la fin de 1916, sur les instances des réseaux, l'autorité militaire détacha auprès d'eux, en sursis d'appel, des ouvriers spécialistes, réservistes de l'armée territoriale, au nombre d'environ 26.000, qui sont venus renforcer les effectifs appauvris des ateliers et des dépôts.

Mais cette mesure était tout à fait insuffisante et les réseaux durent faire appel à une nombreuse main-d'œuvre auxiliaire, qu'ils recrutèrent partout où ils purent. Ils s'adressèrent notamment à leurs agents retraités, dont une partie reprit du service; mais le rendement de ces agents était nécessairement inférieur à celui d'une main-d'œuvre plus jeune. Des femmes furent embauchées en grand nombre; des prisonniers de guerre, des étrangers, des agents des chemins de fer belges et serbes, des indigènes des colonies, des réservistes de l'armée territoriale venaient compléter cette collection disparate.

Grâce à ces mesures, les réseaux conjurèrent, dans la mesure du possible, la crise d'effectifs qui les avait atteints. A la fin de l'année 1918, l'effectif total du personnel était de 391.000 unités environ, c'est-à-dire qu'il était supérieur de 11 pour 100 à l'effectif d'avant-guerre.

Mais à côté du nombre des agents, il faut tenir compte de leur rendement, et la situation se présentait ici sous un jour bien moins favorable. Si l'effectif du personnel avait augmenté de 11 pour 100 par rapport à la période d'avant-guerre, l'effectif permanent du personnel des réseaux était inférieur de 17 pour 100 à ce qu'il était le 1er août 1914.

Le personnel régulier des trois compagnies P.-L.-M., Midi et Orléans, pour ne prendre que ces réseaux de la zone de l'intérieur, avait été réduit de 23.000 unités, du 1er juillet 1914 au 1er janvier 1919 (123.200 contre 141.200). Par contre, le personnel féminin avait presque doublé (27.000 contre 14.900) ; le personnel étranger était passé de 7.200 à 25.100, augmentant de près de 250 pour 100, et le personnel divers de 3.241 à 26.714.

Pour l'ensemble des réseaux, la répartition du personnel entre les différentes catégories était la suivante :

| | 1er janv. 1914 | 1er janv. 1919 |
|---|---|---|
| *Personnel régulier masculin :* | | |
| Chiffre total | 300.700 | 253.900 |
| Pourcentage de l'effectif total | 84,8 | 65,1 |
| *Personnel féminin :* | | |
| Chiffre total | 29.100 | 50.900 |
| Pourcentage de l'effectif total | 8,2 | 13 |
| *Autres catégories de personnel :* | | |
| Chiffre total | 24.000 | 86.000 |
| Pourcentage de l'effectif total | 7 | 21,9 |
| EFFECTIF TOTAL | 355.900 | 391.400 |

On comprendra aisément qu'avec un personnel aussi disparate et d'un rendement très inférieur en raison de son origine, les réseaux aient eu de graves difficultés pour assurer le service, malgré l'augmentation numérique des effectifs ; ce qui leur manquait, c'était du personnel qualifié ; or on a vu que le personnel régulier avait diminué de 17 pour 100. La main-d'œuvre recrutée pendant la guerre ne parvenait pas à compenser, par son nombre, son inexpérience et, pendant ce temps, l'importance du trafic avait augmenté de 50 pour 100 par rapport à la période d'avant-guerre.

*Après la guerre. L'application de la journée de huit heures.* — La signature de l'armistice ne fit qu'aggraver cet état de choses. Par

suite de la démobilisation presque immédiate des anciennes classes, les réseaux se virent retirer les réservistes de l'armée territoriale, qui avaient été mis à leur disposition au cours de la guerre ; la plupart, employés, soit comme ouvriers dans les dépôts et ateliers, soit comme chauffeurs, avaient rendu des services appréciables et leur départ n'alla pas sans amener une certaine désorganisation, dans l'impossibilité où étaient les réseaux de les remplacer par du personnel qualifié.

Les prisonniers de guerre furent également retirés des réseaux avant la signature de la paix ; les agents des chemins de fer serbes et belges partirent à leur tour pour regagner leurs pays respectifs.

A titre de compensation, le gouvernement décida de mettre à la disposition des réseaux 75.000 volontaires, réservistes de l'armée active, moyennant l'engagement souscrit par eux de rester au service des réseaux au moins jusqu'au décret de déréquisition, c'est-à-dire au delà de la date prévue pour la démobilisation de la classe à laquelle ils appartenaient. Le recrutement de ces volontaires s'effectua dans les premiers mois de l'année 1919, mais ne donna pas les résultats que l'on escomptait ; les demandes affluèrent, mais, si beaucoup de ces agents paraissaient décidés à continuer leur carrière dans les chemins de fer, il y en eut une proportion assez élevée qui, n'aspirant qu'à leur libération, ne rendirent pour ainsi dire aucun service, exerçant même parfois autour d'eux une influence démoralisante ; aussi dut-on, rapidement, en congédier ou en libérer, sur leur demande, une grande partie.

De leur côté, les réseaux mirent à profit la démobilisation générale pour reprendre leur recrutement normal qui avait été interrompu pendant la guerre. Ce recrutement devint particulièrement intensif au cours de l'année 1919, car il fallut non seulement combler les vacances qui s'étaient produites pendant la guerre, mais pourvoir aux emplois nouveaux que nécessitait, comme on le verra plus loin, l'application de la journée de huit heures.

L'effectif atteignait, au 1er janvier 1920, le chiffre de 465.914 agents, au lieu de 360.000 en 1914 ; l'accroissement dépassait donc 110.000 unités.

Mais, si les réseaux ont pu recruter le nombre d'agents correspondant, à peu près, à leurs besoins, ils se sont trouvés néanmoins considérablement gênés par la proportion fort élevée de personnel encore inexpérimenté. Avant la guerre, au moment où le recrutement était continu, on ne comptait guère environ que 10 pour 100 d'agents ayant moins d'un an de service ; cette proportion s'éleva en 1920, à 40 et 50 pour 100.

La même difficulté se présenta pour la reconstitution du cadre dirigeant immédiat, comprenant le personnel moyen des réseaux et dont les fonctions comportent une part importante de direction et de res-

ponsabilité. Il y fut pourvu par des mutations et des nominations nombreuses ; mais le personnel, ainsi élevé rapidement à des grades supérieurs, n'avait pas encore toute la valeur et toute l'expérience requises, faute de stage d'une durée suffisante dans les postes intermédiaires.

Cette inexpérience, d'où en définitive provenaient toutes les difficultés rencontrées par les réseaux pour reconstituer leurs cadres, se faisait d'autant plus sentir que le poste à occuper exigeait des capacités plus étendues ou une instruction professionnelle plus prolongée. Aussi eut-elle une répercussion particulièrement désastreuse dans le personnel des mécaniciens et des chauffeurs. Le recrutement des agents de cette catégorie avait été, comme pour les autres, à peu près interrompu pendant cinq ans, et il fallait attendre que les agents nouvellement recrutés fussent formés ; or, la durée d'apprentissage normale d'un mécanicien était, avant la guerre, de trois ou quatre années ; malgré les mesures prises pour la réduire à six ou sept mois, les réseaux ont éprouvé de sérieux embarras pour faire face au trafic avec un nombre suffisant d'équipes de conduite.

Au lendemain de l'armistice, on pouvait penser que toutes ces difficultés s'atténueraient rapidement dans la mesure où les nouveaux agents acquerraient l'expérience qui leur faisait défaut ; mais la mise en application de la journée de huit heures vint déjouer toutes ces prévisions.

Le Parlement français avait voté, le 23 avril 1919, une loi qui limitait à huit heures la durée quotidienne de travail. Aux termes de cette loi, un règlement d'administration publique devait déterminer, pour chaque profession, les modalités et les délais de son application. Sans attendre ce règlement, le ministre des Travaux publics nomma, dès le 24 avril 1919, une commission paritaire, composée d'un représentant des réseaux, d'un représentant du personnel et présidée par un représentant de l'État, pour fixer les conditions d'application de la loi dans les chemins de fer malgré les protestations des réseaux, qui faisaient ressortir les inconvénients d'une application aussi hâtive et demandaient un délai pour que l'adaptation au nouveau régime se fit sans heurt et sans désorganiser le trafic. Les travaux de cette commission aboutirent à un certain nombre de conclusions qui réglaient, pour les différentes catégories du personnel, les conditions de travail. Ainsi la journée de huit heures fut progressivement appliquée, à partir du 1er mai 1919, à l'ensemble du personnel des réseaux. Toutefois, la commission n'ayant pu se mettre d'accord au sujet du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, le ministre trancha la difficulté par deux arrêtés du 8 novembre 1919. A la fin de 1919, tout le personnel des réseaux bénéficiait donc de la journée de huit heures.

Les traits caractéristiques de la réglementation en vigueur sur les chemins de fer français, jusqu'à la fin de 1922, étaient les suivants :

Calcul de la durée du travail effectué sur une journée et non sur une période plus longue ;

Réduction de l'amplitude de la journée de travail à dix heures, et dans certains cas exceptionnels à douze heures ;

Limitation stricte du nombre et de la durée des coupures ;

Absence de distinction entre le travail effectif et la simple présence ;

En principe pas d'heures supplémentaires.

Cette réglementation rigide eut, dans la pratique, des effets déplorables. La nécessité d'assurer les roulements et de les concilier avec les exigences de la loi amena une réduction sensible de la durée du travail qui fut, en fait, bien inférieure aux huit heures prévues par la loi ; le nombre moyen d'heures de travail effectif fournies par les agents des services roulants tomba, en effet, à sept heures par jour en moyenne.

Quelques exemples montreront clairement les abus que cette réglementation avait provoqués. Une receveuse aux billets ne pouvait assurer, dans la journée, six trains, demandant chacun trente minutes de travail effectif, soit un travail journalier de trois heures, parce que le service ne devait pas comporter plus de cinq coupures dans une même journée. Un aiguilleur, au poste duquel passent douze trains, espacés sur un intervalle de douze heures, ne pouvait les aiguiller tous, parce que l'amplitude de la journée de travail ne pouvait dépasser dix heures. Dans des petites gares où auparavant, deux ou trois employés suffisaient à assurer le service, il fallut doubler le personnel parce que les heures de passage des trains s'échelonnaient sur une période de temps supérieure à la durée normale de l'amplitude de la journée de travail. Il en résultait que les agents, dans leur journée, n'effectuaient qu'un travail utile insignifiant, se bornant, quant au reste, à faire de la présence, qui leur comptait comme travail.

Les réseaux durent donc augmenter considérablement leur personnel, et l'on évalue à plus de 100.000 agents le personnel supplémentaire qu'ils durent embaucher pour faire face au trafic, tout en respectant la réglementation du travail qui leur était imposée. Cette augmentation représentait plus de 30 pour 100 de l'effectif total des réseaux en 1913, à trafic égal, par rapport au régime en vigueur en 1913.

L'accroissement de personnel a été particulièrement sensible dans certains services ; c'est ainsi qu'il a été de : 25 à 32 pour 100 de l'effectif pour les agents des gares, 30 à 37 pour 100 de l'effectif pour les agents des trains, 40 à 42 pour 100 de l'effectif pour les mécaniciens et chauffeurs.

En ce qui concerne cette dernière catégorie de personnel, le nombre des équipes, qui était de 13.000 sur l'ensemble des six grands réseaux, a dû être porté à 20.000 environ.

Malgré l'augmentation numérique considérable du personnel sur les réseaux, son rendement a notablement baissé dans toutes les catégories de personnel. Nous avons déjà indiqué que, par suite de l'arrêt du recrutement pendant la guerre, les réseaux avaient souffert, au lendemain de l'armistice, du manque d'expérience de tous les agents nouvellement recrutés; l'embauchage des 100.000 agents nouveaux, nécessités par l'application de la loi de huit heures, aggrava singulièrement cette situation. Le rapport des agents nouveaux aux agents anciens s'éleva, dans les différents postes, à 60 pour 100 en moyenne pour l'exploitation, 45 pour 100 pour la voie, 60 pour 100 pour le service du matériel et de la traction, soit trois agents nouveaux pour cinq anciens, alors qu'avant la guerre le rapport normal était d'un agent nouveau pour dix anciens.

Quelle a été l'ampleur de la baisse de rendement du personnel ? Si l'on considère ce que l'on peut appeler les éléments de production d'un réseau, c'est-à-dire les signes par lesquels se mesure son trafic, le nombre de kilomètres-trains, d'une part, et, d'autre part, le nombre d'unités de trafic (total des voyageurs-kilomètres et des tonnes kilométriques transportés), on constate que, de 1913 à 1920, le rapport de l'effectif du personnel à ces deux éléments a varié dans les proportions suivantes :

En 1913, on comptait 0,88 agent pour 1.000 kilomètres-trains ; en 1920, il y avait 1,86 agent pour assurer ce même trafic, soit une diminution de rendement de 118 pour 100 entre ces deux dates.

En 1913, on comptait 0,79 agent par 1.000 unités de trafic (voyageurs-kilomètres et tonnes kilométriques) ; en 1920, pour ce même nombre d'unités de trafic, il y avait un agent, soit une diminution de rendement de 28 pour 100.

Il en a été de même pour tous les services. Sur l'un des réseaux pris à titre d'exemple, le parcours moyen journalier d'une équipe (mécanicien et chauffeur), au service de grande vitesse, est tombé de 182 kilomètres en 1914 à 147 kilomètres en juillet 1919 et 131 kilomètres en août 1920. Au service de petite vitesse, ces chiffres sont passés de 100 kilomètres en juin 1914, à 88 en juillet 1919 et 87 en août 1920.

Dans les ateliers et les dépôts des Compagnies, on constata une baisse de rendement du même ordre de grandeur : la diminution de production a atteint 25, 40, 50 pour 100 et a même parfois dépassé ce taux : pour réparer sensiblement le même nombre de machines qu'en 1914, un réseau a dû employer 4.200 ouvriers en 1919 au lieu de 1.600 en 1914. Si l'on compare seulement le temps passé aux travaux de réparations normales,

on constate que le rendement a baissé, de 1914 à 1919, entre 35 et 50 pour 100 selon les dépôts.

Cette diminution résulta également, en grande partie, en dehors de l'application de la journée de huit heures, de la suppression, sur les instances du personnel, du travail à la tâche, qui amena une chute rapide du rendement horaire du personnel.

Telles furent, en raccourci, les conséquences de l'application de la loi de huit heures sur les chemins de fer. En dehors des difficultés nouvelles qu'elle appporta dans l'exploitation des chemins de fer, elle pesa lourdement sur le budget des réseaux ; les dépenses supplémentaires qu'elle entraîna, tant par suite de l'augmentation des effectifs qu'en raison de l'acquisition de matériel nouveau et de l'agrandissement des installations, qui étaient le corollaire indispensable de cette augmentation de personnel, ont été évaluées, par le ministre des Travaux publics, à 1.100.000.000 de francs par an.

Les réseaux prirent toutes les dispositions utiles pour réaliser le meilleur aménagement possible du service dans le cadre de la réglementation qui leur était imposée. C'est ainsi qu'au cours de l'année 1921 ils ont pu ramener l'effectif de leur personnel de 493.263 à 476.232 agents. La perte de rendement sur 1913 s'élevait, en 1920, à 112 pour 100 par rapport aux trains-kilomètres, et à 28 pour 100 par rapport aux unités de trafic, pour l'ensemble des réseaux. Si on considère les résultats obtenus en 1921 par les cinq Compagnies concédées, exception faite du réseau de l'État, la diminution du rendement a pu être ramenée, respectivement au cours de cette année, à 84 pour 100 et 19 pour 100. En 1922, la perte de rendement a été de 86 pour 100 et 17 pour 100. Malgré toutes les mesures prises par les réseaux, la rigidité même de la réglementation mise en vigueur après le vote de la loi ne leur a permis d'atténuer ses inconvénients que dans une très faible mesure.

Une amélioration a été apportée à cet état de choses par la nouvelle réglementation résultant d'un décret en date du 14 septembre 1922.

Ce décret édictait les nouvelles modalités d'application de la loi de huit heures aux agents autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, c'est-à-dire en définitive au personnel sédentaire des réseaux. Dans quel esprit cette réglementation était-elle conçue ?

« La préoccupation essentielle qui a présidé à la rédaction du projet de décret », écrit le ministre des Travaux publics, dans le rapport au Président de la République qui précède le texte du décret, « a été d'améliorer le rendement sur les chemins de fer français, dans toute la mesure compatible avec la loi du 23 avril 1919.

« Il est en particulier conforme à l'esprit de cette loi de distinguer très nettement la durée du travail effectif d'une part, et la durée de présence d'autre part. C'est ce que n'avait pas fait la Commission paritaire de 1919.

« La loi prévoit, en outre, que la moyenne de huit heures de travail peut être établie sur une période autre que la semaine. Il est indispensable que les grands réseaux de chemins de fer puissent user largement de cette faculté et adapter ainsi les conditions de travail aux exigences d'un trafic dont l'importance varie suivant les époques de l'année. C'est ce que stipule le projet de règlement en répartissant sur l'année entière la durée totale du travail. »

S'inspirant de ces principes, le décret du 14 septembre 1922 fixait la durée du travail à 2.504 heures par an. Cette durée correspond à un travail quotidien effectif de huit heures par jour, pendant 313 jours, les 52 jours de repos hebdomadaire étant défalqués. La répartition de ces heures de travail pouvait s'effectuer sur l'année entière, sous réserve que la durée quotidienne ne dépasserait pas un maximum de 10 heures. Un décompte spécial de la durée du travail était effectué pour les agents dont le service présente un caractère intermittent, de manière que, seul, le travail effectif entrât en ligne de compte pour le calcul de la durée de travail ; c'est ainsi que, pour cette dernière catégorie d'agents, le maximum de la journée de travail put atteindre 12 à 15 heures.

Le décret prévoyait enfin explicitement la possibilité de faire des heures supplémentaires, soit en cas de travaux urgents pour prévenir des accidents, organiser des sauvetages, etc..., soit pour des travaux exécutés dans l'intérêt de la Défense nationale sur un ordre du gouvernement. En dehors de ces deux cas, 450 heures par an étaient prévues pour surcroît extraordinaire de travail. Toutes les heures supplémentaires effectuées en sus de la durée normale du travail, devaient donner lieu soit à compensation, soit à rémunération sur la base du tarif normal des heures supplémentaires.

Cette réglementation est entrée en vigueur sur les réseaux le 16 octobre 1922. Elle apportait une amélioration certaine par rapport à la réglementation antérieure, mais elle était encore loin de remédier aux conséquences financières de l'application de la loi de huit heures : l'économie résultant de cette nouvelle réglementation ne dépassait pas, en effet, 150.000.000 de francs environ, alors que les dépenses nécessitées par la loi, ainsi que nous l'avons déjà indiqué, atteignaient antérieurement 1.100.000.000 de francs par an.

### 3° Dommages et reconstitution

#### a) *Dommages causés aux réseaux par la guerre*

La guerre a causé aux réseaux des dommages de toutes sortes, directs et indirects.

Pour ne parler que des dommages directs, ceux-ci ont été évalués à 3.958.000.000 de francs par M. de Lasteyrie, député, dans son rapport à la

Chambre sur le budget des dépenses recouvrables de l'exercice 1921 ; ce chiffre représente la valeur de reconstruction des voies, ouvrages d'art, ateliers, et de toute la signalisation de la partie des réseaux comprise dans la zone dévastée ; il représente également les dépenses à effectuer par les réseaux en raison de l'usure anormale des voies et du matériel pendant la guerre. Dans ce chiffre n'est pas comprise la valeur du matériel roulant laissé aux mains de l'ennemi, ni des wagons réformés pendant la guerre. La France a reçu, dès l'armistice, une compensation en nature pour ce matériel, dont la valeur a été fixée par la commission des réparations à 469.000.000 de marks-or.

Les dommages concernent le matériel roulant et les lignes. D'abord, ainsi que nous l'avons indiqué précédemment, l'ennemi, au cours de son avance d'août 1914, s'est emparé de 100 locomotives et de 50.000 voitures et wagons. En outre, l'usure du matériel roulant a été beaucoup plus grande qu'en temps normal ; 25.000 wagons ont dû être réformés pendant la guerre.

En ce qui concerne les voies et ouvrages d'art, il faut également tenir compte de l'usure anormale causée par l'augmentation du trafic et par l'impossibilité où l'on était d'entretenir les lignes aussi bien qu'en temps de paix.

Mais en outre les réseaux du Nord et de l'Est furent gravement endommagés par les opérations de guerre et les destructions systématiques opérées par l'armée allemande.

Dès 1914, de nombreuses destructions de voies et d'ouvrages d'art avaient eu lieu. Opérées soit par l'ennemi, soit par le génie français, au cours de la retraite, elles avaient un caractère purement militaire ; elles se bornaient à la rupture des tabliers métalliques ou à celle d'une ou deux arches des ponts en maçonnerie. Les réparations en furent donc, en général, assez faciles ; le peu d'importance des brèches permit, presque partout, l'emploi des ponts métalliques militaires dont la portée est limitée à 40 mètres ; aussi, dans la première quinzaine d'octobre 1914, la circulation était à peu près partout rétablie, mais avec toutes les difficultés inhérentes aux ouvrages militaires (voie unique, ralentissement, exclusion du passage de certains types très lourds de locomotives).

La réparation définitive en fut assez rapide ; ainsi, pour le pont de Chalifert, situé près de Meaux, sur la ligne Paris-Strasbourg (destruction d'une arche de 23 m. 60 en plein cintre), la circulation ayant été rétablie provisoirement le 20 septembre 1914, au moyen d'un pont Henry de 39 m. 50 de portée, les réparations définitives furent entreprises le 21 septembre et la circulation à double voie, dans les conditions d'avant-guerre, put reprendre le 19 décembre suivant.

Mais, au printemps 1917, lorsque les Allemands opérèrent leur

mouvement de recul, ils détruisirent systématiquement les lignes de la région abandonnée par eux ; en outre, des mines à retardement, posées par l'ennemi pendant sa retraite, rendirent difficile et périlleuse la reconstruction des ouvrages et voies endommagés. La reconstruction de la partie du réseau du Nord abandonnée par l'armée allemande fut néanmoins terminée au début de mai 1917. Il faut signaler ici le concours précieux apporté à cette œuvre par l'armée britannique.

Mais c'est surtout en 1918, lors de la retraite définitive des Allemands, que les réseaux du Nord et de l'Est furent effroyablement endommagés. L'ennemi exaspéré chercha à anéantir tout ce qu'il lui fallait abandonner et à paralyser l'effort de reconstruction des deux réseaux. La dévastation fut systématique.

Toutes les installations de chemins de fer comprises entre la ligne extrême du front, en 1918, et la frontière furent détruites. Toutes les voies, non seulement les rails, les traverses, etc..., mais les plates-formes elles-mêmes, y compris les tranchées et leurs remblais, furent complètement bouleversées. A l'endroit où passait autrefois une voie ferrée, il n'était plus possible de reconnaître ce qui existait avant cette destruction intégrale, tous les rails ayant été enlevés ou rendus inutilisables. L'emploi d'explosifs en quantité massive avait produit des cratères énormes atteignant jusqu'à 10 mètres de diamètre ; 2.901 kilomètres de voies doubles ou uniques, dont 1.700 sur le Nord et 1.201 sur l'Est, furent endommagés. La longueur des voies simples mises hors de service fut de 5.600 kilomètres, soit 3.300 sur le Nord et 2.300 sur l'Est. Quant aux ouvrages d'art, 1.583 ponts, dont 25 ouvrages de 70 à 200 mètres de longueur, sur l'Oise, l'Avre, l'Aisne, l'Ourcq, la Marne et la Meuse, furent détruits ; 13 tunnels, 596 gares et 150 alimentations d'eau subirent le même sort.

Sur certaines lignes jalonnant le front, sur les lignes de Paris à Strasbourg, à Château-Salins, de Reims à Laon, les plates-formes subirent des détériorations profondes, équivalant à un bouleversement complet, par suite de leur utilisation pour l'aménagement d'abris longitudinaux et transversaux, d'un développement total de plusieurs kilomètres, de tranchées et de réseaux de fil de fer.

Ailleurs, particulièrement sur le réseau de l'Est, l'ennemi déposa les voies elles-mêmes (100 kilomètres environ). Mais surtout, il les détruisit, dans certaines régions, sur des longueurs se chiffrant par des dizaines de kilomètres, soit en faisant sauter un joint sur deux, soit en arrachant les rails des traverses, au moyen de charrues traînées par des locomotives. Ce procédé fut surtout employé par l'ennemi sur le réseau du Nord, en 1917. Sur l'Est, on ne l'a relevé que pour quelques kilomètres, entre Amagne et Charleville. Quant aux ponts, viadues et tunnels, ils

furent, selon le mot de M. Javary, directeur de l'exploitation de la Compagnie du Nord, « plus que détruits, balayés ». A Perthes, entre Reims et Rethel, les terres étaient ébranlées sur 25 mètres au-dessus des souterrains ; il fallut enlever aux deux têtes plus de 70.000 mètres cubes de déblais avant d'atteindre des parties de voûte à peu près en place. Les appareils étaient anéantis, en presque totalité, dans toutes les gares de la zone considérée. Les destructions atteignant l'aiguillage, le croisement et fréquemment les rails de raccord, rendaient les éléments mêmes des appareils complètement inutilisables pour une réparation ultérieure. Bref, toutes les installations du chemin de fer comprises entre la ligne extrême atteinte par l'ennemi en juillet 1918 et la ligne marquant l'avance des troupes alliées le 11 novembre 1918, étaient dévastées, en majeure partie, de la façon la plus systématique.

Les chiffres suivants montrent dans quel état les réseaux du Nord et de l'Est se trouvaient au moment de l'armistice : sur le réseau du Nord, 1.700 kilomètres de voies principales, plusieurs centaines de kilomètres de voies accessoires, 84 ponts (passages supérieurs ou inférieurs), 8 grands viaducs et 5 tunnels, 333 gares ou stations, 115 alimentations d'eau, furent détruits ; sur le réseau de l'Est, 935 kilomètres de voies principales, 202 ponts en maçonnerie (dont 17 ouvrages de 70 à 200 mètres de long), 162 ponts métalliques et 10 souterrains, furent également détruits.

b) *Rétablissement des réseaux dans leur état d'avant-guerre*

Avant même la fin de la guerre, le gouvernement s'était préoccupé de la reconstruction des réseaux du Nord et de l'Est. On sait que, dès la première année de la guerre, la loi du 26 décembre 1914 avait posé le principe du droit à la réparation des dommages de guerre. Sans doute, cette loi se contentait d'ouvrir au ministre de l'Intérieur un crédit de 300.000.000 de francs pour les besoins les plus urgents et renvoyait, pour la suite, à une loi ultérieure. Néanmoins, une grande innovation avait été apportée dans notre droit public. Il était dès lors certain que les dommages causés aux réseaux ne resteraient pas à la charge des Compagnies, ce qui du reste eût été inique.

Néanmoins, le projet de loi « sur la réparation des dommages causés par la guerre », déposé par le gouvernement sur le bureau de la Chambre des députés le 11 mai 1915, renvoyait à une loi spéciale le règlement des indemnités qui pouvaient être dues aux concessionnaires de services publics, lesquels comprenaient, évidemment, les Compagnies de chemins de fer. Cette disposition, qui s'appliquait également aux départements, communes, établissements publics et aux concessionnaires

de mines, trouvait, d'après l'exposé des motifs du projet de loi, sa justification dans les liens administratifs unissant ces personnes morales à l'État et autorisant, entre elles et lui, des règlements divers. On fit ressortir également, au cours de la discussion de la loi, que les dommages causés aux lignes l'étaient, pour partie, à l'État lui-même. Ces arguments, surtout le dernier, étaient faibles ; si l'on admettait le principe de la réparation des dommages de guerre, il était naturel que l'État rendît aux Compagnies leurs concessions dans le même état qu'en juillet 1914.

Quoi qu'il en soit, lorsqu'il s'agit de réparer les lignes abandonnées par l'ennemi au moment de son recul du printemps 1917, la loi du 29 juin 1917 se contenta d'ouvrir, dans les écritures du Trésor, un compte spécial, au débit duquel seraient portées les sommes provisoirement remboursées aux Compagnies de chemins de fer pour travaux de remise en état des lignes et ouvrages détruits par l'ennemi, exécutés sur l'ordre du ministre de la Guerre. Les dispositions de cette loi furent étendues, par la loi du 31 décembre 1917, aux dégâts causés aux lignes par les travaux de défense. Ces lois déclaraient, du reste, que l'imputation définitive des sommes versées à ce compte spécial serait réglée ultérieurement, conformément à la législation à intervenir sur la réparation des dommages de guerre subis par les concessionnaires de voies de communication d'intérêt général.

La solution n'était donc que provisoire. Après l'armistice, la loi du 10 janvier 1919 autorisa le ministre des Travaux publics à prendre toutes les mesures et à engager toutes les dépenses nécessaires pour rétablir, dans un état équivalent à celui où ils se trouvaient le 1er juillet 1914, les grands réseaux d'intérêt général, leur matériel roulant et les approvisionnements de la voie. Il était, en outre, autorisé à procéder aux acquisitions de matériel roulant nécessaires pour compenser l'insuffisance des commandes passées pendant la guerre et faire face aux besoins du trafic jusqu'au 31 décembre 1920.

A cet effet un compte spécial était ouvert dans les écritures du Trésor. Ce compte serait débité des sommes nécessaires pour la remise en état des réseaux et crédité des remboursements à recevoir de l'Allemagne ou des réseaux, suivant que ces dépenses rentraient, ou non, dans la catégorie des dommages de guerre.

Ce compte était du reste distinct du compte institué par la loi du 29 juin 1917, qui ne visait que la reconstruction des ouvrages détruits ; il s'appliquait à la remise en état de tous les réseaux au point de vue de l'entretien et du matériel roulant. Au 31 décembre 1920, le compte institué par la loi du 29 juillet 1917 avait été débité de 1.020.000.000 de francs ; le compte institué par la loi du 10 janvier 1919 l'avait été de 1.034.689.000 francs.

En vertu de la loi de finances du 30 avril 1921, ces comptes sont actuellement clos et les dépenses en question figurent désormais au budget spécial des dépenses recouvrables sur l'Allemagne. Un crédit de 250.000.000 de francs pour 1922, à répartir entre les réseaux du Nord et de l'Est, a figuré à ce dernier budget pour les dépenses des travaux exécutés par ceux-ci pour les dommages résultant de l'usure anormale des voies et du matériel roulant par suite de la guerre.

Actuellement, la question est réglée, au point de vue des rapports des Compagnies et de l'État, par l'article 25 de la convention du 28 juin 1921 sur le nouveau régime des chemins de fer, approuvée par la loi du 29 octobre 1921. L'État s'est engagé « à remettre les réseaux, dans les parties détruites ou détériorées par les faits de guerre, dans l'état où ils se trouvaient le 2 août 1914, en ce qui concerne notamment leur matériel roulant, leur outillage et leurs approvisionnements ». Ainsi l'État a pris à sa charge non seulement les dépenses de reconstitution des voies ou ouvrages détruits, mais encore les dépenses des travaux exécutés par les réseaux pour les dommages résultant de l'usure anormale des voies et du matériel roulant par suite de la guerre. Les travaux sont effectués par les réseaux, mais l'État rembourse aux Compagnies les charges (intérêt et amortissement) des emprunts émis par elles à cet effet. De leur côté, les réseaux se sont engagés à ne rien réclamer à l'État à titre de dommages de guerre ; ils ont subrogé l'État dans tous les droits à réparation qu'ils eussent été en droit de formuler, en vertu du traité de paix, contre l'Allemagne et ses alliés, réserve faite toutefois des dommages causés à leur domaine privé.

Bien entendu, les Compagnies n'avaient pas attendu le règlement définitif de la question des dommages causés par la guerre pour commencer le rétablissement des lignes détruites. Le travail fut divisé en deux phases. Tout d'abord, avec la collaboration du génie militaire, on s'occupa de rétablir la continuité du rail ; on fit circuler les trains sur des voies provisoires, tout au moins là où on ne se heurtait pas à de trop grosses destructions ; par exemple, lorsqu'il s'agissait de franchir une route, si elle n'était pas indispensable, on la comblait par des terres ; si la brèche était trop large, on descendait et on remontait par une sorte de montagne russe. Souvent on lança des ponts provisoires préparés à l'avance. Ces ponts étaient constitués par de grands fers à double « T ».

Il fallut parfois emprunter d'autres itinéraires que ceux d'avant-guerre ; ce fut relativement facile sur le réseau du Nord, dont les mailles sont, comme on le sait, très serrées.

Lorsque le trafic avait pu reprendre sur des voies et des itinéraires de fortune, on se préoccupait de reconstruire définitivement la ligne.

Selon la nature des travaux, ceux-ci étaient confiés soit à des compagnies du génie de spécialistes, soit à des compagnies du génie ordinaires, soit à des agents civils des réseaux. (Ce fut le cas, par exemple, pour les travaux de reconstruction des gares.) Tous, civils ou militaires, vivaient de la même façon ; ils couchaient dans des wagons aménagés en wagons-couchettes ; ces wagons formaient des trains comportant des cuisines et des réfectoires. Tout le personnel employé à la reconstruction était ravitaillé par l'intendance.

Peu à peu, les éléments militaires se dispersèrent en raison de la démobilisation, et les réseaux assurèrent, à eux seuls, les travaux de reconstruction.

Il faut dire, d'ailleurs, que la reconstruction définitive ne fut pas toujours précédée de réparations provisoires ; les destructions étaient parfois tellement formidables qu'il était impossible de procéder de cette façon. Il fallait rétablir immédiatement, dans les conditions d'avant-guerre (ou dans de meilleures, si possible), l'ouvrage démoli. Dans cet ordre d'idées des prodiges ont été accomplis par les ingénieurs français ; ainsi le viaduc de Saint-Bénin, sur la grande ligne Paris-Bruxelles, long de 175 mètres, complètement détruit par les Allemands, fut remis en état en cent vingt jours ; il fallut déblayer 16.000 mètres cubes de maçonnerie, après l'avoir débitée à la mine.

Quoi qu'il en soit, la reconstruction des réseaux a été d'une rapidité admirable. Le 27 octobre 1918, avant l'armistice, un train de voyageurs arrivait à Saint-André (près de Lille) passant par Calais. Avant le 1er janvier 1919, les trains atteignaient Valenciennes, Douai et Cambrai. Le 1er janvier 1919 un train de voyageurs arrivait à Lille dans la gare centrale actuelle. Le 1er février 1919, la circulation était reprise sur 2.155 kilomètres de lignes, soit 75 pour 100 de la longueur des lignes détruites. Sur le réseau du Nord, 1.127 kilomètres de lignes étaient rendus à l'exploitation provisoire le 11 mai 1919 ; à partir de cette date, du reste, les travaux furent uniquement consacrés à la reconstruction définitive du réseau.

Au 1er avril 1919, le réseau du Nord était soudé avec le réseau belge à tous les points, mais ne pouvait communiquer avec le réseau de l'Est ni par Laon, ni par Liart, ni par Hirson. Le réseau de l'Est communiquait, comme avant la guerre, avec les réseaux d'Alsace et de Lorraine et du Luxembourg; mais, la ligne de Givet n'étant pas encore reconstruite, il ne communiquait avec le réseau belge que par Mont-Saint-Martin, Ecouviez et Muno.

Le 6 juillet 1919, le rapport adressé par M. Claveille, ministre des Transports, au Président de la République, donnait les indications suivantes :

« Il restait le 11 novembre 1918 à établir, sur le réseau du Nord, 583 kilomètres de lignes à double voie et 529 kilomètres de lignes à voie unique. Au 1er juillet 1919 on avait rétabli 569 kilomètres de lignes à double voie et 521 kilomètres de lignes à voie unique.

« Il ne reste donc plus à rétablir que 14 kilomètres de lignes à double voie et 8 kilomètres de lignes à voie unique, soit moins de 1 p. 100 de l'ensemble des réparations imposées par les destructions de l'ennemi.

« L'exploitation a pu reprendre sur presque toutes les lignes (sauf sur 166 kilomètres) et 15 gares seulement restent à rétablir, dont 4 sur la ligne de Guise à Hirson, anciennement à voie de un mètre, et qu'on rétablit à voie normale.

« La réparation définitive des 1.180 ponts et des 5 tunnels détruits se poursuit activement. Des ponts provisoires ont été posés sur les culées et piles déjà rétablies définitivement, en attendant la livraison des ponts métalliques.

« Sur le réseau des mines, il y avait 230 kilomètres de voie à réparer au moment de l'armistice ; actuellement, 125 kilomètres de lignes sont rétablis, le reste est en cours d'exécution. Sur 88 ouvrages d'art détruits, 15 sont réparés, 31 sont sur le point de l'être. Les sapeurs de chemins de fer prêtent leur concours aux compagnies des mines pour activer les travaux. L'important mouvement des trains charbonniers du Nord et de la Somme démontre que l'on a obtenu, dès cet hiver, des résultats utiles.

« Sur le réseau de l'Est, au 1er juillet 1919, et depuis l'armistice, on avait réparé 721 kilomètres de lignes à double voie et 513 kilomètres de lignes à voie unique.

« Il reste à établir 175 kilomètres de lignes à double voie et 54 kilomètres de lignes à voie unique, soit environ 10 p. 100 des réparations totales.

« L'exploitation a été reprise partout, sauf pour 42 gares. Les réparations de certaines sections de lignes sur le réseau de l'Est présentent des difficultés particulières en raison de l'importance des ouvrages d'art détruits.

« Sur la Meuse, par exemple, il a fallu attendre la fin de la crue, qui a duré jusqu'au milieu de mai, pour être fixé sur la nature exacte des destructions des culées et piles des ponts.

« Sur l'ensemble des réseaux reconstitués on a pu assurer progressivement un trafic relativement important ; rapatriement des réfugiés, reprise des relations commerciales, transports de mobiliers, de matériaux, de bestiaux, d'outillage et de matières premières, etc..., indépendamment des transports de troupes en vue de la démobilisation ou du rapatriement des corps expéditionnaires des nations alliées ou associées, et des transports d'intérêt général : ravitaillement, charbon, etc...

« Le développement des relations commerciales avec l'Alsace et la Lorraine a particulièrement contribué à intensifier le trafic sur le réseau de l'Est. »

Un an après (1er juillet 1920) le rapporteur au Sénat du budget des chemins de fer pour 1920, M. Jeanneney, traçait, d'après les renseignements du service du contrôle, un tableau très satisfaisant des résultats obtenus :

Sur le réseau du Nord, les voies principales détruites étaient reconstituées, 1.444 kilomètres de lignes étaient remises en exploitation,

501 ponts sur 601 étaient reconstruits ; de même 200 bâtiments de voyageurs sur 390 et 184 halles à marchandises sur 370. Un millier de maisons de gardes étaient reconstruites. Pour parer à la crise du logement du personnel, 4.000 maisons étaient édifiées.

Sur le réseau de l'Est, 1.524 kilomètres de lignes détruites étaient remises en exploitation ; le total des sections de lignes non encore exploitées ne dépassait pas 40 kilomètres. On avait rétabli 219 ponts sous rails sur 308 détruits et 13 ponts supérieurs sur 56.

Sans doute, la reconstruction définitive des ouvrages d'art fut plus lente que leur rétablissement provisoire. Par exemple, le réseau du Nord avait rétabli provisoirement plus de 600 ponts sous rails dès le commencement de 1919 ; en avril 1920, 475 seulement étaient refaits définitivement, 80 étaient en voie d'achèvement, les autres devaient être reconstruits à la fin de l'année. A l'heure actuelle, les travaux sont complètement terminés. Partout, le trafic a repris dans les conditions d'avant-guerre.

Il ne faut pas oublier que les travaux de reconstruction ont été entravés par toutes sortes de difficultés. Tout d'abord les Allemands, dans leur retraite, avaient placé, en de nombreux endroits, des mines à retardement. Certaines étaient combinées de façon à détruire l'ouvrage après sa reconstruction et la reprise du trafic. Assez souvent ces mines ont été découvertes, mais parfois le but criminel poursuivi par les Allemands a pu être atteint. Sans doute une des clauses de l'armistice prévoyait la livraison par les Allemands de plans indiquant l'emplacement de ces engins. Ces plans ont été remis et nous ont rendu des services, notamment ils nous ont permis de dégager la gare de Lille d'une série de mines à retardement ; mais, volontairement ou non, les documents livrés ont souvent manqué de précision et des explosions se sont produites jusqu'au début de janvier 1919.

Cette difficulté ne fut pas la seule à vaincre, il y en eut bien d'autres : main-d'œuvre médiocre, difficulté de se procurer les matériaux, en particulier les traverses, crues des rivières pendant les hivers 1918, 1919, 1920, nécessité d'organiser des convois automobiles pour ravitailler les ouvriers et amener les matériaux.

A tous ces obstacles, les réseaux ont fait face ; il y avait encore un autre problème difficile à résoudre : comment loger les agents chargés de la reconstruction et de l'exploitation des lignes ? Au début, on s'était contenté d'assurer leur couchage dans des trains-cantonnements ou dans des baraquements militaires, mais cette solution ne pouvait être que provisoire et, malheureusement, bien des villes des régions dévastées durent attendre longtemps avant d'être rétablies dans leur état d'avant-guerre. Aussi, les Compagnies décidèrent-elles d'assurer elles-mêmes le

logement d'un grand nombre d'agents résidant dans les départements du Nord-Est.

On construisit pour les agents de ces régions des maisons entourées de jardins (de 450 à 500 mètres carrés), grâce auxquels les agents purent se procurer des légumes à bon compte. Pour aller vite, on édifia d'abord des maisons en bois ; puis celles-ci firent place à un type demi-dur, où le bois était allié à la brique ; puis à des types en dur, construits en béton de scories. A côté des maisons simples, destinées à abriter une famille, existent des maisons doubles et quadruples.

Actuellement la Compagnie du Nord possède environ 10.000 maisons de différents types, qu'elle espère pouvoir céder aux agents qui n'en sont actuellement que locataires. Ces maisons sont groupées en cités, dont une des plus remarquables est celle de Tergnier ; celle-ci, construite en plein champ, comprend l'éclairage électrique, la distribution d'eau dans les maisons, le tout-à-l'égout et une série d'installations communes, notamment l'école ménagère et des terrains de jeux.

Partout l'économat de la Compagnie et les coopératives dont elle a encouragé l'éclosion ont facilité la reprise de la vie de famille. Dans la conférence si documentée qu'il a faite à la Société industrielle du Nord, en janvier 1921, sur « l'effort du réseau du Nord pendant et après la guerre », M. Javary, directeur de l'exploitation de cette Compagnie, a signalé « l'influence étonnante qu'a eue sur les mariages, sur les naissances, cette vie en colonies, dans le pire des déserts, dans celui des ruines ».

Aujourd'hui on peut affirmer que les réseaux français sont, au point de vue technique, dans une situation au moins aussi bonne qu'avant la guerre.

Le matériel roulant a été reconstitué ; l'armistice, tout d'abord, leur procura 2.600 locomotives et 70.000 voitures et wagons allemands ; mais le rendement de ce matériel ne fut pas proportionné à son nombre ; le manque de pièces de rechange en rendit l'utilisation difficile.

Les achats de matériel neuf furent d'un plus puissant secours. Au 1er janvier 1920, les réseaux possédaient 1.000 locomotives de plus qu'avant la guerre, soit une augmentation supérieure à 7 pour 100 et 10.000 véhicules de plus, soit une augmentation supérieure à 3 pour 100. Depuis cette date, la situation s'est encore beaucoup améliorée.

Cette augmentation d'effectif compense en partie le déchet provenant d'unités en réparation. Le nombre des unités en état de service demeurait, au 1er janvier 1920, inférieur de 5 pour 100 à celui d'avant-guerre pour les locomotives, et de 13 pour 100 pour les voitures et wagons. A l'heure actuelle, on peut considérer que l'effectif du matériel est au moins égal à celui d'avant la guerre.

En ce qui concerne les voies et ouvrages, la reconstitution est en voie d'achèvement. Il ne faudrait pas croire, d'ailleurs, que l'on se contente de rétablir les réseaux détruits dans leur état d'avant-guerre. Souvent les installations de cette époque ne suffisaient à leur tâche que par une utilisation poussée au dernier degré de la perfection en matière d'exploitation de chemin de fer. En outre, il ne faut pas perdre de vue que, avec les conditions nouvelles de travail résultant de la loi de huit heures, les anciennes installations eussent été. dans bien des cas, insuffisantes pour faire face au trafic d'avant-guerre. Enfin, il y avait tout lieu de croire que le trafic d'après-guerre dépasserait sensiblement, dans un avenir rapproché, celui correspondant aux dernières années qui ont précédé 1914. Pour toutes ces raisons, les Compagnies du Nord et de l'Est décidèrent de remplacer les installations détruites par des ouvrages conçus en vue d'un trafic plus intense et répondant mieux aux données techniques actuelles. On peut dire que, grâce à ces travaux, ces deux réseaux sont devenus des réseaux modèles.

Telle est l'œuvre grandiose accomplie par les chemins de fer français depuis la guerre. Elle appelle tous les éloges ; ceux-ci, du reste, n'ont pas manqué. M. Georges Randolph, vice-président du « Baltimore and Ohio Railroad », a déclaré, après un voyage en France, effectué en 1920, que le fait qui l'avait le plus frappé au cours de son voyage, c'était la rapide reconstruction des chemins de fer dans les régions dévastées C'est aussi l'opinion du major Ford, architecte urbaniste conseil de la ville de New-York qui, dès le premier appel de son grand pays pour la guerre mondiale, était venu en France avec la Croix-rouge américaine, et qui a voulu, la guerre finie, ne pas quitter le pays où il avait gagné tant de sympathies sans mettre à la disposition des régions meurtries ses connaissances spécialisées, qui le qualifiaient, plus que tout autre, pour l'étude des plans de reconstitution.

Le 6 juillet 1920, M. Daniel Vincent, député, dans un discours à la Chambre des députés prononcé sur la réorganisation des régions libérées, rendait un éclatant hommage à l'œuvre accomplie par les services des transports.

Aux applaudissements de la Chambre, il faisait ressortir quel exemple d'énergie, quel esprit « d'entreprise, de réorganisation et d'innovation dans leurs services » avaient montré la Compagnie du Nord et la Compagnie de l'Est.

« Ces services, ajoutait-il, méritent les remerciements, non seulement des régions dévastées, mais du pays entier. Depuis l'ingénieur en chef jusqu'aux plus modestes cheminots, tout le personnel a fait un effort magnifique pour que, à dater du 1er juillet, les services reprennent normalement comme avant la guerre. Et cela est fait. »

Trois mois plus tard, dans la séance publique annuelle des cinq Académies (25 octobre), M. François Flameng, président, rendait publiquement hommage, au nom de l'Institut de France, au labeur gigantesque des deux Compagnies éprouvées, auxquelles le pays garde une profonde gratitude pour ce qu'elles ont fait pendant et après la guerre.

Tous ces éloges sont certes magnifiques, mais ils ne sont pas supérieurs aux mérites des deux Compagnies du Nord et de l'Est.

## CHAPITRE III

# Initiatives prises par les Réseaux pendant et après la Guerre

Pour améliorer les transports et accroître le trafic, les grands réseaux de chemins de fer durent prendre, soit au cours de la guerre, soit depuis l'armistice, un grand nombre d'initiatives ; beaucoup le firent en commun : certaines mesures eurent pour objet de coordonner l'exploitation des réseaux par l'unification du matériel ou par le contrôle de l'ensemble du matériel roulant ; les autres tendirent à augmenter le trafic.

### a) *En vue de la réparation et de l'unification du matériel*

Les réseaux se sont préoccupés tout d'abord de hâter la réparation du matériel roulant; c'était une tâche difficile et urgente ainsi que nous l'avons montré plus haut.

Les difficultés d'approvisionnement en matières premières amenèrent le gouvernement, durant les hostilités, à prescrire des mesures spéciales pour procurer aux administrations de chemins de fer les stocks nécessaires à leurs besoins. Un service spécial fut créé par les réseaux, qui devint l'organe centralisateur pour les commandes de tôles en France et pour les commandes d'acier en Angleterre, destinées aux chemins de fer.

*Bureau des commandes.* — En 1917, ce service, élargissant ses attributions, fut chargé d'organiser un *Bureau central permanent des commandes* des chemins de fer français, ayant pour mission de recevoir et de transmettre aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en France, les situations périodiques faisant ressortir, par nature et quantités, l'ensemble des produits métallurgiques et des matières diverses nécessaires aux besoins des différents réseaux.

Cet organisme, qui fut mis sur pied au début de 1918, comprenait : un bureau central à Paris, composé des représentants des réseaux et placé sous la direction de l'administration des chemins de fer de l'État, qui classait, groupait et transmettait les commandes en indiquant l'ordre

d'urgence aux bureaux correspondants de New-York et de Londres. Le bureau de New-York présentait les commandes à la mission du gouvernement dirigée par M. Tardieu, pour obtenir, par son intermédiaire, la désignation des fournisseurs par la War Purchasing commission. En Angleterre, la procédure était plus simple et le bureau de Londres était uniquement chargé de suivre l'exécution des commandes. Pour les commandes à placer en France, chaque réseau gardait la liberté de s'adresser directement à ses fournisseurs ; mais copie de toutes les commandes devait être transmise au bureau central, pour le mettre à même de veiller à l'observation du contingent mensuel d'acier.

Ce bureau central permanent des commandes a servi les intérêts des producteurs en déterminant les commandes globales et en régularisant ainsi la production ; par ses prévisions à longue échéance, il a permis de tenir constamment à jour la situation des paiements à effectuer sur les places étrangères, dont les variations trop brusques eussent compromis l'équilibre du marché des changes ; enfin il a facilité le placement des commandes en offrant aux fournisseurs anglais et américains la garantie d'un intermédiaire agréé par l'État français.

*Comité de réparation du matériel.* — Un peu plus tard, en 1919, sur la demande du ministère des Travaux publics, les réseaux formèrent un *Comité de réparation du matériel* qui devait constituer un organisme commun de liaison avec les constructeurs. Il avait pour mission d'étudier, sous la direction de la réunion des ingénieurs en chef du matériel et de la traction des réseaux, toutes les questions relatives à la réparation du matériel qui lui étaient soumises par les constructeurs ou par les réseaux et qui pouvaient intéresser plusieurs réseaux. En fait, les moyens d'action de ce comité étaient très restreints ; aussi son rôle fut-il peu important et il cessa de se réunir au début de 1920.

Dans un but analogue, deux grands réseaux, ceux du P.-L.-M. et de l'Orléans, entrèrent dans une voie nouvelle, en constituant, avec un groupement de constructeurs, une société spéciale pour exploiter les ateliers qu'ils leur rétrocéderaient ou des ateliers nouvellement construits. C'est ainsi que ces deux réseaux ont créé, de concert avec le Creusot et les Aciéries de la marine, la société de constructions générales et d'entretien du matériel roulant ; cette société dispose des anciens ateliers de la compagnie P.-O. à Saint-Pierre-des-Corps et d'atelier nouveaux à Nevers.

*Unification des types de matériel.* — Une autre initiative fut prise par les réseaux en ce qui concerne la construction du matériel.

Depuis longtemps on avait critiqué la diversité des types de matériel et réclamé leur unification. Au cours de l'année 1918, des études avaient été poursuivies dans ce sens par les réseaux de l'État, du

P.-L.-M., du P.-O. et du Midi, à la diligence du ministère des Travaux publics ; elles aboutirent aux résultats suivants :

En ce qui concerne les rails, les commandes nouvelles furent désormais limitées à trois types : le rail de 46 kilogrammes au mètre courant pour les voies normales à grande circulation ; le rail de 36 kilogrammes, pour les voies normales à moyenne et faible circulation ; le rail de 26 kilogrammes pour les voies d'intérêt général d'un mètre.

En ce qui concerne les types du matériel roulant, l'unification porta, soit sur les organes élémentaires (suspension, ressorts, roues, bandages, essieux, attelages, appareils de choc et de traction, boîtes, organes de freinage) entrant dans la constitution des unités complètes, soit sur les unités complètes (locomotives, voitures et wagons), suivant un nombre minimum de types se différenciant uniquement par leur adaptation respective aux différents besoins de l'exploitation, mais non par les réseaux sur lesquels ils devaient être employés.

*Office central d'études du matériel.* — Entrant plus avant dans la voie de l'unification, les grands réseaux énumérés ci-dessus ont constitué, au début de 1919, un organe commun : l'*Office central d'études du matériel de chemins de fer.* Composé de quatre services : essais, locomotives, voitures et wagons, électricité, cet Office procède à l'étude du matériel suivant des types unifiés et à tous les essais et expériences utiles pour contrôler ou améliorer l'emploi de ce matériel. Depuis sa constitution il a établi les avant-projets des types de locomotives à construire, il a étudié une série de wagons spéciaux (wagons-réservoirs, wagons-foudres, wagons entièrement métalliques) et suivi les essais de wagons frigorifiques pour le transport du poisson ; enfin, après une série d'études théoriques, il a conclu à l'adoption de la tension de 1.500 volts comme étant la plus avantageuse pour l'électrification des réseaux français. L'œuvre de cet organisme consiste, en somme, à accomplir en commun ce que chaque réseau entreprenait auparavant pour son propre compte, d'où économie d'efforts et d'argent et plus grande unité de réalisation.

*Consortium forestier et maritime des grands réseaux.* — Il convient également de signaler une intéressante initiative des grands réseaux en vue de se procurer des traverses de bois pour les voies. Pendant la guerre ils avaient éprouvé de grandes difficultés pour s'approvisionner en traverses ; l'état déplorable des forêts françaises, à la suite de l'exploitation intensive ou mal réglée dont elles furent l'objet pendant les hostilités, et le manque de charbon, qui a contribué, avec la hausse générale des valeurs, à l'augmentation considérable des prix du bois, ne permettaient pas d'espérer une amélioration prochaine de la situation des réseaux à cet égard.

Au cours de la guerre, les Compagnies de chemins de fer ont songé

à s'approvisionner, dans les forêts africaines, en bois nécessaire à leurs traverses. Elles ont envoyé en Afrique une mission d'études à cet effet. A la suite de ces études, un décret du 19 juillet 1920 attribua aux différentes administrations des réseaux, agissant solidairement, deux concessions forestières au Gabon, d'une durée de trente ans, en vue de l'exploitation exclusive des bois. Les surfaces concédées sont évaluées, respectivement, à 88.000 et 100.000 hectares environ. Les concessionnaires ont constitué une société en participation pour l'exploitation de leurs domaines, dénommée : *Consortium forestier et maritime des grands réseaux français.* Les dépenses d'établissement n'ont pas dépassé 20.000.000 de francs et la société peut, dès à présent, procurer aux réseaux 1.000.000 à 1.500.000 traverses par an.

### b) *En vue du contrôle du matériel roulant. Office central du mouvement des wagons*

Les réseaux ont cherché à remédier à la dispersion du matériel et à contrôler d'une façon permanente l'emploi et la situation des wagons.

Dans ce but, ils ont créé, au commencement de 1920, l'*Office central du mouvement des wagons* qui a pour objet de suivre le mouvement et l'emploi de tous les wagons circulant sur l'ensemble du territoire français, qu'ils appartiennent à des réseaux français ou étrangers ou à des particuliers. Son objet principal étant de connaître, jour par jour et à une date aussi rapprochée que possible de celle du mouvement, la répartition entre tous les réseaux français du matériel circulant en France, le travail de cet organisme ne consiste actuellement qu'à noter le passage des wagons de réseau à réseau. Les déplacements d'un véhicule à l'intérieur d'un même réseau échappent encore à sa surveillance. Plus tard, les réseaux seront peut-être amenés à examiner si les résultats obtenus sont de nature à justifier l'extension du système à tous les mouvements des wagons. Seuls les wagons français appartenant à des particuliers sont, dès maintenant, suivis par l'Office dans tous leurs mouvements.

Pour que l'Office puisse fonctionner sur des bases certaines, un inventaire général a été effectué, le 30 mai 1920, sur tous les réseaux et a servi à établir 540.000 fiches environ, de formes et de couleurs différentes selon le type de wagon et le réseau propriétaire. Les indications que l'Office reçoit, chaque jour, des gares intéressées, sont inscrites sur ces fiches, dont le classement quotidien correspond au mouvement des wagons.

Les premiers résultats obtenus sont satisfaisants : il est possible

désormais de connaître, jour par jour, la répartition du matériel entre les réseaux, par nature de wagons et par réseau ; la recherche des wagons égarés, dévoyés ou arrêtés est simplifiée ; enfin, les réseaux peuvent facilement établir leurs comptes de location pour l'usage des véhicules qu'ils échangent entre eux ou avec les réseaux étrangers.

### c) *En vue de l'amélioration du ravitaillement. Transports frigorifiques. — Transport du poisson*

Il convient de signaler également les initiatives prises par les grands réseaux de chemins de fer en ce qui concerne les transports frigorifiques.

Avant la guerre, les transports frigorifiques étaient très peu développés en France. En 1910, il n'existait qu'une centaine de wagons réfrigérants ; en 1914, le nombre de ces wagons, en service sur l'ensemble des réseaux, se chiffrait à peine par quelques centaines.

Au cours de la guerre, devant la nécessité de recourir, pour l'alimentation des troupes, à des importations de viandes congelées d'Amérique, d'Australie et de Nouvelle-Zélande, l'autorité militaire réquisitionna 800 wagons couverts des réseaux P.-O., P.-L.-M. et de l'État, et les aménagea de manière à leur donner une très puissante isolation. Ces wagons ont été rétrocédés aux réseaux.

Par ailleurs, 1.450 wagons frigorifiques, amenés en France par l'armée américaine, ont été rétrocédés au gouvernement français.

A la fin de la guerre, le nombre des wagons frigorifiques ou isothermes, mis à la disposition des réseaux de chemins de fer, s'élevait à 2.250 wagons.

La répartition de ce matériel a été faite à raison de 1.250 wagons à la Compagnie d'Orléans, 700 à la compagnie P.-L.-M. et 300 au réseau de l'État.

Mais il ne suffisait pas, pour la bonne conservation des denrées périssables, de disposer de moyens appropriés pour les transporter. Il était indispensable également de pouvoir les stocker, afin de régulariser leur transport et de les bien conserver avant de les envoyer sur les centres.

Dans ce but, la Compagnie d'Orléans a fait construire, à Paris-Ivry, une grande gare frigorifique, d'une capacité de 6.000 tonnes, pourvue de tous les perfectionnements modernes. En outre, cette Compagnie a acquis l'établissement frigorifique de Bassens, près de Bordeaux, construit par les Américains pendant la guerre.

Cette Compagnie, n'étant pas outillée pour assurer par elle-même l'exploitation de ces entrepôts et wagons frigorifiques, a préféré faire appel à des spécialistes. C'est ainsi qu'elle a constitué, en mars 1919, une

société spéciale, la *Compagnie de transports frigorifiques*, dont le Conseil d'administration comprend des industriels compétents en la matière et des administrateurs de la compagnie d'Orléans.

La compagnie P.-L.-M. a pris une initiative analogue. Avec le concours de groupements industriels et financiers, elle a créé, au mois de mai 1920, la *Société française de transports et entrepôts frigorifiques*, qui devait avoir, primitivement, une zone d'action limitée au réseau P.-L.-M. seul. Mais, devant l'intérêt de cette initiative, les Compagnies du Nord et de l'Est ont offert à la Compagnie P.-L.-M. leur appui financier en même temps que leur collaboration matérielle.

Les deux sociétés, créées sous l'égide des Compagnies d'Orléans et P.-L.-M., pourront ainsi ultérieurement se partager le trafic des denrées frigorifiques en France.

On s'est également beaucoup préoccupé, au lendemain de la guerre, en raison des difficultés du ravitaillement, de développer en France l'industrie de la pêche maritime, dont l'infériorité avait été maintes fois constatée et déplorée.

A cet effet, une loi du 19 juin 1920 a autorisé le ministre des Travaux publics a engager, dans les limites d'une somme totale de 200.000.000 de francs, les dépenses applicables au développement et à l'organisation de la pêche maritime, et à confier l'exploitation commerciale des frigorifiques et navires, une fois construits, à des associations professionnelles ou sociétés privées. Une partie de ce crédit a été utilisé notamment pour la construction et l'aménagement d'entrepôts frigorifiques à Lorient et à Saint-Pierre-Miquelon, ainsi que pour l'achat et la construction d'une flotte de pêche.

Une société civile d'études, dénommée *Société d'Études pour la pêche, le transport et la vente du poisson*, s'est constituée, en août 1919, sous l'égide de la Compagnie d'Orléans, en vue d'obtenir la concession de ces établissements frigorifiques et de ce matériel. Cette concession a été accordée provisoirement, au mois de janvier 1920, à la société d'études, qui s'est transformée, en avril 1920, en société d'exploitation, sous le nom de *Compagnie générale de pêche maritime et d'approvisionnement en poisson.*

Les initiatives heureuses ainsi prises par les grands réseaux de chemins de fer ont facilité le développement des transports frigorifiques, ce qui a permis de mettre, dans des conditions économiques, à la portée des grands centres de population, les produits indispensables à l'alimentation du pays. Grâce à un bon aménagement du matériel de transport et à un bon service de trains, la France est désormais en mesure de contrebalancer, avec succès, notamment pour le poisson, l'importation allemande en Suisse et dans l'Europe centrale.

d) *En vue de l'augmentation du trafic de transit. —Représentation commune à l'étranger. — Développement du tourisme*

Soucieux d'établir des relations continues et plus étroites avec la Suisse, dont la majeure partie du trafic d'importation et d'exportation traverse le territoire français en transit, les grands réseaux de chemins de fer ont décidé, par une convention du 7 juin 1920, à laquelle ont également participé plusieurs Compagnies de transports maritimes, la création d'une représentation commune dans ce pays. Cet organisme s'efforçe d'attirer, dans toute la mesure du possible, aux chemins de fer, aux ports et aux navires français, le trafic des voyageurs, des émigrants et des marchandises en provenance ou à destination de la Suisse.

Dans ce but, les signataires de la convention ont constitué un *Comité des intérêts communs* chargé de régler les questions d'ordre général ou financier soulevées par le nouveau service. Un représentant général des Compagnies contractantes est installé à Berne, avec bureaux annexes à Bâle et ultérieurement à Genève. Son rôle, à l'égard des trafics visés par l'accord dont il s'agit, consiste, d'une part à surveiller et à défendre les intérêts communs des transporteurs français, d'autre part à organiser et développer leur publicité en Suisse.

L'accord a été conclu pour une durée de cinq années ; il est renouvelable par tacite reconduction de cinq en cinq années.

D'autre part, pour développer le trafic-voyageurs et le mouvement touristique, les grands réseaux français sont entrés dans la constitution de la Compagnie française du tourisme, créée sous les auspices de l'Office national du tourisme ; ils lui ont apporté des capitaux et sont représentés dans son Conseil d'administration. Les grands réseaux sont ainsi représentés à Londres, New-York, Barcelone, où l'Office national a des bureaux de propagande.

Ils ont également créé directement des services communs de propagande à l'étranger : à *Bruxelles*, à *New-York* et à *Rome*.

e) *Unification et révision des tarifs de transport*

Nous citerons encore une autre initiative importante prise par les réseaux, c'est l'unification et la révision des tarifs de transport : les tarifs ont été unifiés entre tous les réseaux, ce qui constitue un avantage important et une simplification pour le commerce et l'industrie, puisque dorénavant les prix de transport pour les marchandises empruntant plusieurs réseaux sont réglés suivant les mêmes bases et non plus, comme autrefois, suivant des bases différentes. La tarification nouvelle

est à base kilométrique; en principe les mêmes barèmes régissent les mêmes transports sur tous les réseaux ; les tarifs spéciaux et les prix fermes disparurent, ce qui fut, dans bien des cas, excessif.

Cette révision de la tarification avait eu lieu en 1919-1920, c'est-à-dire à une époque où les réseaux cherchaient à augmenter leurs recettes et où les relèvements de tarifs étaient faciles à supporter, les prix étant à leur apogée et l'industrie travaillant à plein collier. Aussi, les réseaux profitèrent-ils de cette révision pour majorer les tarifs de base ; ils étaient d'accord à cet égard avec le gouvernement.

Mais, ultérieurement, une grave crise économique se déchaîna en France et les prix de gros baissèrent dans une mesure appréciable. Les nouveaux tarifs furent accusés d'aggraver la crise et de raréfier le trafic. Sur les instances du gouvernement et de l'industrie, les grands réseaux ont poursuivi activement, en 1922, la révision de la tarification nouvelle. Tout en conservant les principes sur lesquels cette tarification repose, les réseaux ont consenti à diminuer les tarifs de base applicables à certaines matières premières et aux denrées agricoles, à accorder des réductions importantes aux transports à longue distance et aux transports pour l'exportation, enfin à rétablir quelques prix fermes. Cette mise au point a été le fruit de la collaboration des grands réseaux et des représentants des intérêts généraux du pays au Conseil supérieur des chemins de fer dont nous parlerons plus loin.

---

## CHAPITRE IV

### Situation financière des réseaux pendant et après la guerre

Comme nous l'avons vu plus haut, la situation financière des réseaux concédés, sans être brillante avant la guerre, était tout au moins satisfaisante. Pour l'ensemble des cinq Compagnies du Nord, de l'Est, du P.-L.-M., du P.-O. et du Midi, le produit net, c'est-à-dire l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation, calculé sur l'ensemble des dix années qui avaient précédé la guerre, oscillait autour de 650.000.000 de francs par an en moyenne, représentant 25.000 francs par kilomètre exploité, et le coefficient moyen d'exploitation n'était que de 55 pour 100; si l'on tient compte des charges du capital, les exercices qui précédaient la guerre se soldaient, en moyenne, pour l'ensemble de ces réseaux, par un bénéfice de 25.000.000 de francs, soit 700 francs environ par kilomètre.

Quant au réseau de l'État, ses résultats avaient été bien inférieurs à ceux des réseaux concédés ; son produit net kilométrique ne dépassait pas 6.000 francs en moyenne (pour l'ensemble de l'ancien réseau de l'État et du réseau racheté de l'Ouest) ; aussi, chacun des exercices se soldait-il par un déficit d'environ 60.000.000, soit 6.000 francs par kilomètre exploité.

L'exercice 1913, en raison du ralentissement du trafic dû à une récolte déficitaire, avait été inférieur à la moyenne. Pour cet exercice, les cinq réseaux concédés accusaient, dans leur ensemble, compte tenu des charges du capital, un solde bénéficiaire de 2.000.000 et le réseau de l'État, un déficit de 84.000.000. Pour l'ensemble des six réseaux, le déficit total atteignait 82.000.000.

Ce déficit allait s'aggraver pendant la guerre et, après la guerre, il allait prendre des proportions considérables; on peut s'en rendre compte par les tableaux ci-après (p. 166 et suiv.) qui donnent, pour les années 1914 à 1920, d'une part la situation financière de chaque réseau, d'autre part les résultats globaux pour l'ensemble des réseaux, en distinguant les recettes d'exploitation, les dépenses d'exploitation, le produit net (différence entre les recettes et les dépenses), les charges du capital et le

déficit total. Le déficit a été surtout important après la guerre, puisqu'il est passé de 574.000.000 francs en 1918 à 1.496.000.000 en 1919 et à 2.912.000.000 en 1920 ; le déficit total pour la période 1914-1920 atteignit 6.188.000.000. Ce déficit tint à ce que les dépenses d'exploitation et les charges du capital s'élevèrent dans des proportions considérables et qu'elles ne purent être compensées par des recettes correspondantes, malgré le relèvement des tarifs et l'augmentation du trafic.

## *A*) Dépenses

Les dépenses d'exploitation de l'ensemble des réseaux se sont accrues, par rapport à 1913, d'une moyenne de 61 pour 100, pour l'ensemble des exercices de guerre (1914-1918) ; ce pourcentage a atteint 216 pour 100 pour l'année 1919 et 470 pour 100 pour l'année 1920. Cette progression, particulièrement importante après la guerre, résulta de l'augmentation des dépenses de personnel ainsi que de l'accroissement des prix des combustibles et des matières premières.

### 1° Le personnel.

L'augmentation des dépenses du personnel eut pour causes, d'une part, l'accroissement des effectifs, à partir de 1919, rendu nécessaire par l'application de la journée de huit heures (nous avons déjà traité cette question plus haut (page 138) et nous y revenons plus loin (page 182) ; d'autre part, les relèvements des traitements et salaires.

Le coût de la vie a considérablement augmenté en France depuis 1914 ; l'indice des prix de détail des denrées alimentaires à Paris (si l'on prend pour base 100 en 1914) s'était élevé à 237 en novembre 1918, à 302 fin 1919, à 426 fin 1920 ; il est redescendu à 323 en 1921 ; l'indice du coût de la vie, compte tenu des prix des denrées alimentaires, des dépenses de logement, d'habillement, de chauffage et d'éclairage, s'est élevé, à Paris, à 238 en 1919, 370 en 1920 et 297 en 1921. La progression a été comparable en province.

Aussi les grands réseaux furent-ils amenés à améliorer sensiblement la situation pécuniaire de leur personnel. Cette amélioration a revêtu deux formes différentes : la première résulta de l'attribution, à partir de 1916 et au fur et à mesure de l'augmentation du coût de la vie, d'allocations spéciales (indemnités de cherté de vie, de résidence, indemnités pour charges de famille) et de suppléments temporaires de traitements ; la seconde, qui fut réalisée en 1919-1920, consista en un relèvement général des traitements ; à ce moment une partie des suppléments de traitements et des indemnités temporaires fut consolidée et incorporée

SITUATION FINANCIÈRE DES RÉSEAUX PENDANT ET APRÈS LA GUERRE

| Exercices | Recettes d'exploitation | Dépenses d'exploitation | Coefficient d'exploitation (pour 100) | Produit net | Charges du capital social et des emprunts (y compris les exploitations annexes) | Résultats de l'exercice |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *Réseau du Nord :* | | | |
| 1913 | 336.309.416 | 206.218.169 | 61,3 | + 130.091.247 | 123.191.294 | + 6.899.953 |
| 1914 | 240.763.462 (1) | 181.059.436 | 75,2 | + 59.704.026 | 129.414.453 | — 69.710.427 |
| 1915 | 171.656.838 | 148.770.654 | 86,7 | + 22.886.184 | 129.495.394 | — 106.609.210 |
| 1916 | 244.531.918 | 201.096.769 | 82,2 | + 43.435.149 | 140.211.740 | — 96.776.591 |
| 1917 | 284.793.172 | 249.186.781 | 87,5 | + 35.606.391 | 146.046.956 | — 110.440.565 |
| 1918 | 288.317.739 | 324.518.542 | 112,6 | — 36.200.803 | 159.135.895 | — 195.336.698 |
| 1919 | 449.145.603 | 687.602.856 | 153,1 | — 238.457.253 | 176.333.902 | — 414.791.155 |
| 1920 | 868.362.316 | 1.216.478.861 | 140,1 | — 348.116.545 | 230.163.784 | — 578.280.329 |
| TOTAUX | 2.883.880.464 | 3.214.923.868 | | — 331.043.404 | 1.236.001.618 | —1.567.045.022 |
| 1921 (2) | 984.633.139 | 1.059.549.477 | 107 | — 74.916.338 | 172.030.813 | — 246.947.151 |
| | | | *Réseau de l'Est :* | | | |
| 1913 | 305.194.417 | 187.901.986 | 61,56 | 117.292.431 | 109.984.017 | + 7.308.414 |
| 1914 | 240.665.155 (3) | 175.429.367 | 72,89 | 65.235.788 | 115.798.077 | — 50.562.289 |
| 1915 | 234.128.120 | 161.612.940 | 69,02 | 72.515.180 | 117.248.112 | — 44.732.932 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1916 | 294.225.800 | 189.196.088 | 64,30 | 105.029.712 | 119.416.619 | — 14.386.907 |
| 1917 | 325.118.538 | 218.253.396 | 67,13 | 106.865.142 | 119.791.134 | — 12.925.992 |
| 1918 | 409.744.326 | 304.526.583 | 74,32 | 105.217.743 | 126.652.671 | — 21.434.928 |
| 1919 | 556.118.994 | 522.504.291 | 93,96 | 33.614.703 | 136.436.894 | — 102.822.191 |
| 1920 | 722.253.588 | 879.466.911 | 121,77 | — 157.213.322 | 146.159.759 | — 303.373.082 |
| TOTAUX | 3.086.948.938 | 2.638.891.562 | | + 448.057.376 | 991.487.283 | — 543.429.907 |
| 1921 (2) | 910.186.669 | 905.368.939 | 99 | + 4.817.730 | 164.732.740 | — 159.915.010 |

*Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée :*

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1913 | 596.000.000 | 339.000.000 | 57 | 257.000.000 | 248.000.000 | + 9.000.000 |
| 1914 | 515.000.000 (3) | 312.000.000 | 60 | 203.000.000 | 251.000.000 | — 48.000.000 |
| 1915 | 568.000.000 | 315.000.000 | 55 | 253.000.000 | 255.000.000 | — 2.000.000 |
| 1916 | 698.000.000 | 439.000.000 | 63 | — 259.000.000 | 263.000.000 | — 4.000.000 |
| 1917 | 731.000.000 | 512.000.000 | 70 | — 219.000.000 | 266.000.000 | — 47.000.000 |
| 1918 | 868.000.000 | 693.000.000 | 80 | 175.000.000 | 293.000.000 | — 118.000.000 |
| 1919 | 985.000.000 | 1.049.000.000 | 106 | — 64.000.000 | 320.000.000 | — 384.000.000 |
| 1920 | 1.588.000.000 | 1.840.000.000 | 116 | — 252.000.000 | 354.000.000 | — 606.000.000 |
| TOTAUX | 6.549.000.000 | 5.499.000.000 | | +1.050.000.000 | 225.000.000 | —1.200.000.000 |
| 1921 (2) | 1.671.000.000 | 1.733.000.000 | 104 | — 62.000.000 | 345.000.000 | — 407.000.000 |

(1) Compte non tenu pour les exercices 1914 et suivants de la majoration des prix de transport de guerre résultant du traité Cotelle (voir page 189).
(2) L'exercice 1921 a été régi par la convention du 28 juin 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer.
(3) Compte tenu de la majoration des prix de transports de guerre afférents à chacun des exercices de guerre.

SITUATION FINANCIÈRE DES RÉSEAUX PENDANT ET APRÈS LA GUERRE (*Suite*)

| Exercices | Recettes d'exploitation (1) | Dépenses d'exploitation | Coefficient d'exploitation (pour 100) | Produit net | Charge du capital social et des emprunts (y compris les exploitations annexes) | Résultats de l'exercice |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | *Réseau de Paris à Orléans :* | | | |
| 1913 | 306.600.000 | 183.800.000 | 59,92 | 122.800.000 | 143.100.000 | — 20.300.000 |
| 1914 | 289.100.000 | 181.600.000 | 62,80 | 107.500.000 | 146.000.000 | — 38.500.000 |
| 1915 | 330.200.000 | 203.300.000 | 61,55 | 126.900.000 | 149.900.000 | — 23.000.000 |
| 1916 | 390.100.000 | 251.800.000 | 64,54 | 138.300.000 | 149.000.000 | — 10.700.000 |
| 1917 | 430.600.000 | 280.100.000 | 65,05 | 150.500.000 | 150.400.000 | — 100.000 |
| 1918 | 550.200.000 | 435.000.000 | 79,06 | 115.200.000 | 155.100.000 | — 39.900.000 |
| 1919 | 689.500.000 | 716.200.000 | 103,87 | — 26.700.000 | 161.100.000 | — 187.800.000 |
| 1920 | 912.200.000 | 1.240.500.000 | 135,99 | — 328.300.000 | 165.800.000 | — 494.100.000 |
| TOTAUX | 3.898.500.000 | 3.492.300.000 | | + 406.200.000 | 1.220.400.000 | — 814.200.000 |
| 1921 (2) | 924.000.000 | 1.094.000.000 | 118 | — 170.000.000 | 199.000.000 | — 369.000.000 |
| | | | *Réseau du Midi :* | | | |
| 1913 | 146.996.295 | 80.195.716 | 54,55 | 66.800.579 | 67.722.940 | — 922.361 |
| 1914 | 129.677.432 | 77.340.594 | 59,64 | 52.336.838 | 69.563.329 | — 17.226.491 |
| 1915 | 138.140.458 | 81.615.006 | 59,08 | 56.525.452 | 71.105.420 | — 14.579.968 |
| 1916 | 151.277.734 | 103.734.900 | 68,57 | 47.542.834 | 71.495.046 | — 23.952.212 |
| 1917 | 171.761.193 | 121.113.646 | 70,51 | 50.647.547 | 71.840.663 | — 21.193.116 |
| 1918 | 198.096.156 | 160.246.930 | 80,89 | 37.849.226 | 72.558.025 | — 34.708.799 |
| 1919 | 222.687.823 | 252.074.370 | 113,20 | — 29.386.547 | 74.688.134 | — 104.074.681 |
| 1920 | 343.520.175 | 51.884.058 | 151,34 | — 176.363.883 | 78.602.084 | — 254.965.967 |
| TOTAUX | 1.502.176.266 | 1.396.205.220 | | + 105.971.046 | 577.594.639 | — 471.623.593 |
| 1921 (2) | 420.136.000 | 499.105.300 | 119 | — 78.969.300 | 106.930.800 | — 185.900.100 |

*Réseau de l'Etat*

(Ancien réseau de l'Etat et réseau racheté de l'Ouest) :

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1913 | 324.356.200 | 275.981.800 | 85,39 | 47.374.400 | 131.417.000 | — 84.043.500 |
| 1914 | 309.172.500 | 256.506.700 | 82,97 | 52.665.800 | 136.465.200 | — 83.799.400 |
| 1915 | 338.185.800 | 297.957.000 | 88,10 | 40.228.800 | 145.306.600 | — 105.077.800 |
| 1916 | 405.460.100 | 364.598.800 | 89,92 | 40.861.300 | 147.647.200 | — 106.785.900 |
| 1917 | 417.655.500 | 418.245.300 | 100,14 | — 589.800 | 154.384.600 | — 154.974.400 |
| 1918 | 519.726.000 | 513.964.400 | 98,89 | 5.761.600 | 170.131.500 | — 164.369.900 |
| 1919 | 700.264.300 | 827.555.200 | 118,18 | — 127.290.900 | 175.864.100 | — 303.155.000 |
| 1920 | 928.693.600 | 1.406.207.500 | 151,42 | — 477.513.900 | 198.506.500 | — 675.600.400 |
| TOTAUX | 3.943.514.000 | 4.362.016.700 | | — 418.502.700 | 1.259.303.600 | — 1.677.806.300 |
| 1921 (2) | 1.008.814.400 | 1.449.555.500 | 143 | — 440.741.100 | 201.917.900 | — 642.659.000 |

*Résultats globaux pour l'ensemble des réseaux :*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1913 | 2.015.456.328 | 1.274.097.671 | 741.358.657 | 823.416.151 | — 82.057.494 |
| 1914 | 1.725.378.549 | 1.183.936.097 | 541.442.452 | 849.241.059 | — 301.798.607 |
| 1915 | 1.780.311.216 | 1.208.255.600 | 572.055.616 | 868.055.526 | — 295.999.910 |
| 1916 | 2.183.595.552 | 1.549.426.557 | 634.168.995 | 890.770.605 | — 256.601.610 |
| 1917 | 2.360.928.403 | 1.798.899.123 | 562.029.280 | 908.463.353 | — 345.434.073 |
| 1918 | 2.834.084.221 | 2.431.256.455 | 402.827.766 | 976.578.091 | — 573.750.325 |
| 1919 | 3.602.716.720 | 4.054.936.717 | — 452.219.997 | 1.044.423.030 | — 1.496.643.027 |
| 1920 | 5.363.029.679 | 7.102.537.330 | —1.739.507.651 | 1.172.812.127 | —2.912.319.778 |
| TOTAUX | 21.866.500.668 | 20.603.345.550 | +1.262.155.118 | 7.532.759.942 | —6.270.604.824 |
| 1921 (2) | 5.918.770.208 | 6.740.579.216 | — 821.809.008 | 1.189.612.253 | —2.011.421.231 |

(1) Compte tenu de la majoration des prix de transports de guerre afférents à chacun des exercices de guerre.

(2) L'exercice 1921 a été régi par la convention du 28 juin 1921, relative au nouveau régime des chemins de fer.

aux traitements proprement dits ; mais certaines allocations spéciales, notamment l'indemnité de cherté de vie, furent maintenues.

*Allocations spéciales et suppléments de traitements*

On peut envisager quatre étapes successives :

*a*) Une convention intervenue, le 10 novembre 1916, entre l'État et les grands réseaux de chemins de fer, et dont les dispositions étaient applicables à partir du 1er novembre 1916, disposa que les agents dont le traitement ne dépassait pas 3.800 francs recevraient une allocation, dite allocation A ; cette allocation, dont le minimum était fixé à 180 francs, fut de 15 pour 100 de la partie du traitement ne dépassant pas 1.200 francs et de 10 pour 100 de la partie du traitement comprise entre 1.200 et 1.800 francs.

D'autre part le régime des allocations pour charges de famille accordées par les divers réseaux avant la guerre, fut unifié ; bénéficiaient de cette allocation, dite allocation B, les employés et ouvriers dont le salaire ne dépassait pas 6.000 francs ; le taux de l'allocation fut de 50 francs par an pour le premier enfant, 100 francs pour chacun des deux suivants et 200 francs par enfant en sus de trois.

Nous verrons plus loin que les dépenses des allocations A et B ont été supportées provisoirement par l'État jusqu'au moment où les tarifs de transport ont été relevés ; à ce moment, les réseaux ont remboursé à l'État ses avances par un prélèvement du cinquième du produit de la majoration des tarifs ;

*b*) Le coût de la vie continuant à augmenter, une nouvelle convention, applicable à partir du 1er juin 1917, porta le taux de l'allocation A à 30 pour 100 de la partie du traitement n'excédant pas 1.200 francs ; 15 pour 100 de la partie comprise entre 1.200 et 1.800 francs ; 10 pour 100 de la partie comprise entre 1.800 et 3.600 francs. D'autre part, le minimum de l'allocation fut fixé à 420 francs pour les hommes majeurs et à 180 francs pour les femmes majeures, puis porté, à partir du 1er novembre 1917, à 630 francs pour les hommes majeurs, tandis que pour les femmes il variait de 180 francs à 630 francs, selon qu'il s'agissait d'employées à service discontinu ou à service continu. Enfin, le maximum de traitement jusqu'auquel les agents pouvaient bénéficier de l'allocation A fut relevé et porté à 6.000 francs ;

*c*) Un avenant à la convention, portant la date du 12 mars 1918 et rendu applicable à partir du 1er janvier 1918, décida que le minimum de 630 francs, serait porté à 1.090 francs lorsque le traitement ne dépasserait pas 3.600 francs ; ce chiffre était réduit de 15 francs pour chaque échelon de 100 francs de traitement au-dessus de

3.600 francs et fixé à 900 francs pour les traitements compris entre 4.800 francs et 6.000 francs. En ce qui concerne le personnel féminin, le minimum fut fixé à 240 francs pour les agents du service discontinu et à 1.080 francs pour les agents du service continu.

D'autre part, l'allocation B pour charges de famille fut accordée jusqu'au traitement de 8.100 francs ; son taux était fixé à 150 francs par an pour chacun des deux premiers enfants ;

*d*) Un arrêté ministériel du 13 janvier 1919, rendu applicable à compter du 1er juillet 1918, étendit au personnel des chemins de fer les avantages que la loi du 14 novembre 1918 avait accordés aux fonctionnaires de l'État : il leur accorda une indemnité exceptionnelle du temps de guerre de 720 francs et un supplément pour charges de famille de 180 francs par enfant.

L'allocation de 720 francs, dite allocation C, fut attribuée aux agents jusqu'au traitement de 6.900 francs, s'ils étaient célibataires, sans charges de famille ; jusqu'au traitement de 8.000 francs s'ils étaient mariés sans enfants ; jusqu'au traitement de 10.000 francs s'ils étaient mariés, veufs ou divorcés et avaient un ou deux enfants ; enfin, jusqu'au traitement de 12.000 francs si, étant mariés, veufs ou divorcés, ils avaient plus de deux enfants.

Le supplément pour charges de famille, appelé allocation D, fut fixé à 180 francs par an et par enfant au-dessous de 16 ans et s'ajouta à l'indemnité déjà accordée pour charges de famille de 150 francs et de 300 francs.

Pour ne pas grever les réseaux d'une trop lourde charge, il fut décidé que certaines de ces allocations, qui avaient été imposées aux réseaux par l'État, seraient définitivement supportées par lui pendant quelques années ; l'allocation D est restée à sa charge jusqu'au 31 décembre 1920 et l'allocation C jusqu'au 31 décembre 1921. Les dépenses afférentes au paiement des allocations A et B ont été avancées par l'État et remboursées par les réseaux. Voici comment :

La convention du 10 novembre 1916 avait stipulé que les allocations A et B seraient accordées jusqu'à une date postérieure d'une année à celle de la cessation des hostilités : le supplément de dépenses résultant de ces allocations devait être inscrit à un compte spécial et le montant remboursé par l'État aux réseaux au commencement de chaque trimestre pour les dépenses du trimestre précédent. Toutefois, il était stipulé que si les administrations des réseaux étaient autorisées, avant la fin de l'année suivant la cessation des hostilités, à majorer leurs prix de transports, le compte spécial devait être clos à la date de la mise en vigueur de la majoration ; dans ce cas, les réseaux devaient restituer à l'État, sans intérêts, les sommes antérieurement remboursées par lui,

cette restitution devant être effectuée au moyen d'un prélèvement égal au cinquième du produit de la majoration des tarifs, au 31 décembre de chaque année.

En fait, les lois qui ont approuvé les diverses conventions relatives aux allocations n'ayant été promulguées que le 31 mars 1918, date de la promulgation de la loi autorisant un relèvement de 25 pour 100 des prix de transports, les remboursements de l'État aux réseaux ont été effectués, non par trimestre, mais au moyen de versements globaux payés après la clôture du compte spécial, qui eut lieu le 15 avril 1918, date de la mise en application du relèvement des tarifs de 25 pour 100. Depuis cette date, les dépenses des allocations A et B sont rentrées dans les dépenses d'exploitation des réseaux ; quant aux allocations payées avant le 15 avril 1918, leur montant, qui s'élevait à un total de 246.000.000 de francs pour l'ensemble des réseaux, a été remboursé par le prélèvement d'un cinquième sur le produit de la majoration des tarifs de 25 pour 100.

En ce qui concerne les allocations exceptionnelles du temps de guerre, fixées par l'arrêté du 13 janvier 1919 (allocations C et D), elles ont été prises en charge par l'État, comme nous venons de le dire, et imputées à un compte spécial ouvert dans les écritures du Trésor par la loi du 10 janvier 1919.

La loi du 6 octobre 1919 disposait que l'allocation exceptionnelle de 720 francs serait, à partir du 1er janvier 1920, réduite d'un tiers par trimestre ; mais la baisse escomptée dans le coût de la vie ne s'étant pas réalisée, la loi du 30 mars 1920 a décidé que cette allocation serait maintenue temporairement pour les fonctionnaires et les agents de chemins de fer. Le délai d'attribution de l'indemnité de 720 francs a été prorogé, successivement, jusqu'au 31 décembre 1921, au 30 juin, au 31 décembre 1922 et pour l'année 1923.

Au début, on l'a déjà dit, la dépense de ces allocations était à la charge de l'État ; ce n'est qu'à partir du 1er janvier 1921, pour l'allocation D, et du 1er janvier 1922, pour l'allocation C, que les dépenses de ces allocations ont été supportées par les réseaux.

L'allocation A a disparu au moment du relèvement général des salaires (1er juillet 1919) et a été incorporée aux nouveaux traitements ; il ne subsista plus que l'allocation de cherté de vie (720 francs par an) et le supplément temporaire pour charges de famille (180 francs par an et par enfant) qui s'ajoute à l'indemnité pour charges de famille de 150 francs pour les deux premiers enfants et de 300 francs pour chacun des suivants. Il a été convenu, au moment de l'élaboration du nouveau régime des chemins de fer, que les réseaux paieraient à leurs agents l'indemnité de vie chère de 720 francs et le

supplément pour charges de famille de 180 francs tant que l'État les maintiendrait pour les fonctionnaires.

*Indemnités de résidence*

Avant la guerre, les grands réseaux accordaient à leurs agents résidant dans les villes importantes une indemnité de résidence, destinée à tenir compte du coût de la vie plus élevé dans ces villes ; en raison de l'augmentation croissante du coût de la vie et sur l'initiative des réseaux, le taux de ces indemnités fut relevé et le nombre des villes dans lesquelles les agents bénéficiaient d'une indemnité de résidence fut augmenté. En 1919, un nouveau relèvement fut opéré et le taux de l'indemnité de résidence, à Paris, fixé à 1.200 francs par an comme pour les fonctionnaires de l'État. Toutes ces indemnités sont à la charge des réseaux.

*Relèvement général des traitements proprement dits*

Les traitements des agents des divers réseaux variaient, avant la guerre, d'un réseau à l'autre ; il y eut, au cours des années 1914 à 1919, une amélioration générale de ces traitements, réalisée par les soins de l'administration de chaque réseau ; mais en 1920, il fut procédé à l'unification de ces traitements, à la suite des travaux d'une commission spéciale, composée de hauts fonctionnaires de l'État, dont l'arbitrage avait, en quelque sorte, été subi par les réseaux et accepté par la Fédération nationale des agents de chemins de fer, sans que les autres syndicats du personnel aient été consultés.

Les travaux de cette commission aboutirent à l'établissement de nouvelles échelles de traitements ; l'échelon de début comportait un minimum de 3.800 francs, somme dans laquelle était comprise l'ancienne allocation de cherté de vie, à la charge des réseaux, (1.080 francs par an) mais non les autres allocations. A ce traitement proprement dit vinrent s'ajouter, outre les indemnités éventuelles pour charges de famille, l'indemnité de cherté de vie de 720 francs et, le cas échéant, l'indemnité de résidence. Le point de départ de ces relèvements de traitements fut fixé au 1er juillet 1919.

Par suite de l'établissement de ces nouvelles échelles, les traitements des agents de chemins de fer recevant, en 1914, moins de 3.000 francs de traitement, furent relevés, en moyenne, de 224 à 267 pour 100 à Paris, selon les réseaux, et de 236 à 258 pour 100 en province ; l'augmentation des traitements afférents aux emplois de début a été plus importante, atteignant 266 à 288 pour 100 à Paris et 287 à 290 pour 100 en province, taux à peu près équivalent à l'augmentation maximum du

coût de la vie (270 pour 100 à Paris et 290 pour 100 en province à la fin de 1920). Les agents chargés de famille ont vu leurs traitements relevés dans une proportion dépassant ce pourcentage. Par exemple, pour les agents ayant deux enfants, les relèvements de traitement ont atteint en moyenne, suivant les réseaux, 236 à 300 pour 100 à Paris et 274 à 296 pour 100 en province, dans les localités peu importantes où n'existe pas d'indemnité de résidence ; pour les agents débutants ayant les mêmes charges de famille, l'augmentation a été de 277 à 322 pour 100 à Paris et de 320 à 338 pour 100 en province.

Ces taux dépassent sensiblement les taux de majoration des traitements des fonctionnaires de l'État ou des salaires des ouvriers de l'industrie depuis 1914 ; ausssi la situation pécuniaire actuelle des agents de chemins de fer devint-elle, en général, plus avantageuse que celle des fonctionnaires ou des ouvriers remplissant un emploi analogue dans l'industrie.

C'est ainsi que le traitement moyen des fonctionnaires de l'État, qui ressortait à 2.119 francs au 1er janvier 1914, s'élevait, au 1er janvier 1921, à 6.739 francs, ayant augmenté de 218 pour 100. Dans les chemins de fer, le traitement moyen des agents passait, pendant la même période, de 1.874 francs à 6.261 francs, ce qui représentait une augmentation des 234 pour 100, supérieure par conséquent au relèvement des traitements des fonctionnaires.

L'amélioration des traitements a été surtout importante dans les emplois de début, aussi bien pour les fonctionnaires que pour les agents de chemins de fer ; aussi, est-ce pour ces emplois que la différence est la plus considérable. D'après les statistiques publiées par les services de la Statistique Générale de la France, l'augmentation des traitements des fonctionnaires et ouvriers de l'État débutants a été, en moyenne, de 262 pour 100 pour les célibataires et de 295 pour 100 pour les fonctionnaires ayant deux enfants ; dans les chemins de fer, comme on l'a vu, les salaires des agents débutants ont été relevés en moyenne de 288 pour 100 pour les célibataires et de 339 pour 100 pour les agents pères de deux enfants.

Si, d'autre part, l'on compare la situation pécuniaire des deux catégories d'agents, on se rend compte que les agents des chemins de fer étaient favorisés par rapport aux fonctionnaires. Tout d'abord, les traitements alloués aux agents de chemins de fer étaient, pour des emplois analogues, supérieurs en général à ceux des fonctionnaires. Par ailleurs, le personnel des chemins de fer jouissait, en vertu de la loi du 21 juillet 1909, d'un régime de retraites plus avantageux que celui qui avait été institué pour les fonctionnaires par la loi du 9 juin 1853 : par exemple, pour ces derniers, le temps de service exigé pour l'obtention

d'une pension d'ancienneté était de vingt-cinq ou de trente ans, selon qu'ils appartiennent ou non aux services actifs ; dans les chemins de fer, on n'exige, dans tous les cas, que vingt-cinq ans d'affiliation ; le taux des pensions des agents de chemins de fer était plus élevé en général, à égalité d'âge et d'ancienneté, que celui des fonctionnaires, les réseaux versant aux caisses de retraites une allocation représentant 15 pour 100 des traitements.

D'un autre côté, les conditions requises pour l'obtention de pensions exceptionnelles, en cas d'accident ou d'infirmités résultant de l'exercice des fonctions, étaient plus rigoureuses dans les administrations de l'État. Il n'existait pas, d'ailleurs, dans ces administrations comme dans les chemins de fer, de pensions proportionnelles, en cas de démission de l'agent ou d'impossibilité pour lui de rester en service à la suite d'infirmités ne résultant pas de l'exercice de ses fonctions. Le régime des pensions de réversion au profit des veuves et des orphelins d'agents de chemins de fer était également plus avantageux que dans les services de l'État ; en particulier les pensions des veuves étaient fixées à la moitié de celle de leur mari, au lieu du tiers dans les services de l'État.

Depuis lors la situation des fonctionnaires de l'État, en ce qui concerne la retraite, a été sensiblement améliorée.

Enfin, la situation des agents de chemins de fer apparaît encore comme mieux rémunérée que celle des fonctionnaires si l'on fait état des avantages de toute nature dont ils bénéficient ou dont ils peuvent être appelés à bénéficier et que ne reçoivent pas les agents de l'État, tels que : la gratuité des soins médicaux, les secours, les fournitures de combustible, la faculté pour l'agent de s'approvisionner aux économats des réseaux, les facilités de parcours en chemins de fer pour l'agent et pour sa famille. Le total de ceux de ces avantages qui peuvent être évalués en argent, en sus de la retraite, représente environ 10 pour 100 du traitement.

Par rapport aux ouvriers de l'industrie, la situation des agents de chemins de fer est, dans certains cas, encore plus avantageuse ; par exemple, le salaire journalier minimum de l'homme d'équipe des chemins de fer ressortait, en 1922, à 19 fr. 40 à Paris et celui du manœuvre des chemins de fer à 21 fr. 20, alors que le salaire du manœuvre non spécialisé de l'industrie n'était que de 14 francs ; le salaire de l'agent de chemins de fer l'emporte encore davantage sur celui des ouvriers de l'industrie, si l'on tient compte du paiement des journées de maladie, qui est de règle dans les chemins de fer, alors que dans l'industrie, il n'en est pas toujours ainsi ; il en est de même, si l'on tient compte des allocations pour charges de famille, bien supérieures dans les chemins de fer à celles de l'industrie, ou si l'on fait état des sommes versées par les

réseaux pour la constitution des pensions de retraites de leurs employés ou à titre d'assistance patronale. Les mêmes différences se retrouvent dans les villes autres que Paris et pour tous les emplois qui se rapprochent de ceux des chemins de fer.

Les nouvelles échelles de salaires, ayant le caractère d'une sentence arbitrale, pouvaient être révisées par les réseaux de chemins de fer, si les conditions économiques qui avaient motivé leur confection venaient à se modifier. Elles l'ont été depuis lors. Dans le nouveau régime des chemins de fer, comme on le verra plus loin (page 204), c'est le consortium des réseaux, représenté par le Comité de direction, qui peut provoquer cette révision : aux termes de l'article 7 de la convention du 28 juin 1921, le Comité de direction est appelé à délibérer « sur les modifications à apporter au statut ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération du personnel ». Ses décisions sont exécutoires sous réserve, en cas de conflit entre un ou plusieurs réseaux et le personnel, de l'intervention du tribunal arbitral dont il sera parlé ultérieurement (page 212).

### *Statut du personnel*

Puisque nous parlons des mesures prises par les réseaux pour améliorer la situation pécuniaire de leurs agents, il nous faut exposer brièvement une autre initiative concernant leur personnel et qui a été connexe à l'unification des traitements : c'est l'établissement d'un statut uniforme pour tout le personnel des réseaux, faisant bénéficier celui-ci d'avantages et de garanties dont on ne retrouve l'équivalent, en France, ni dans les entreprises industrielles, ni dans les administrations de l'État. Les dispositions du statut, arrêtées en 1920, à la suite des travaux d'une Commission présidée par M. Tissier, conseiller d'État, avaient un double but : d'une part, associer les agents de tous grades au fonctionnement des services des réseaux, en faisant appel à leur expérience professionnelle, et rendre effective leur collaboration, en leur donnant toute facilité pour soumettre à leurs chefs les propositions que pourrait leur suggérer leur connaissance pratique du service ; d'autre part, assurer la sauvegarde des intérêts du personnel, en instituant des garanties pour l'avancement, les augmentations de traitement, l'observation d'une stricte discipline et en mettant le personnel à même de veiller à l'exacte application des dispositions relatives à ces divers objets.

A cet effet, le personnel est appelé à élire des délégués aux trois échelons de la hiérarchie :

1° Représentation régionale auprès des chefs d'arrondissement ou des chefs de service exerçant les attributions conférées à ceux-ci ;

2° Représentation auprès du chef de service (exploitation, voie, matériel et de la traction, administration centrale);

3° Représentation auprès du directeur.

Les délégués régionaux, dans chacune des circonscriptions régionales et pour les différents services, sont élus directement par les agents.

Les délégués auprès du chef de service sont élus, dans chaque service, par les délégués régionaux d'une même catégorie pour l'ensemble du réseau.

Les délégués auprès du directeur sont élus par les délégués régionaux ; le nombre des délégués auprès du directeur est de vingt : (sept pour le service de l'exploitation, sept pour le service du matériel et de la traction, trois pour le service de la voie, trois pour les services centraux et régionaux). L'ensemble de ces vingt délégués forme une délégation unique.

Voici comment fonctionnent ces différentes délégations.

Les délégués régionaux confèrent, tous les trois mois, avec le chef de service régional, pour lui soumettre leurs desiderata relativement à l'organisation du travail, à l'hygiène, à la sécurité et à toutes les questions locales qui peuvent se présenter.

Les délégués auprès du chef de service se réunissent aussi tous les trois mois ; ils confèrent avec le chef de leur service au sujet des questions d'ordre général intéressant exclusivement ce service.

Enfin les délégués auprès du directeur sont appelés à conférer semestriellement avec le directeur sur les questions d'ordre général ; les questions communes à deux ou plusieurs services sont directement portées devant le directeur ; celui-ci connaît, en outre, des questions préalablement examinées dans les conférences auprès des chefs de service, sur lesquelles une décision définitive n'a pu intervenir au cours de ces conférences.

Les délégués régionaux et les délégués auprès du chef de service siègent au sein des commissions régionales et centrales, comprenant des représentants des réseaux, chargées de dresser les listes de classement et d'examiner les tableaux d'avancement préparés par le chef de service.

Ils sont ainsi appelés à procéder à l'examen des notes de mérite données aux agents et à l'établissement des listes et tableaux de classement qui servent, pour chaque grade, à l'attribution des bonifications d'ancienneté, gratifications annuelles et chevrons et, en ce qui concerne l'avancement du personnel, à élaborer les tableaux d'aptitude sur lesquels doivent figurer les agents pour recevoir un avancement en grade.

Les délégués du personnel sont appelés, avec les chefs de service, à faire connaître au directeur leur avis sur la désignation des grades auxquels on peut accéder sans concours ou après concours. Ils parti-

cipent à toutes les opérations du jury chargé des opérations du concours, à la surveillance des épreuves, ainsi qu'à l'établissement des tableaux d'aptitude prévus pour les grades accessibles sans concours.

Enfin ils sont appelés à siéger aux conseils d'enquête, chargés de donner leur avis sur toutes les propositions de punitions graves, réservées à la décision du directeur.

*Agents retraités*

La situation des agents retraités a été, elle aussi, améliorée pendant et après la guerre.

Tout d'abord, pour tenir compte de l'augmentation du prix de la vie, il fut accordé, à partir du 1er juillet 1918, aux agents retraités des grands réseaux, pensionnés pour ancienneté de service ou pour invalidité, et aux veuves et orphelins de ces agents, titulaires d'une pension de réversion, une allocation temporaire de 20 francs par mois ; cette allocation fut portée, à dater du 1er janvier 1919, à 60 francs par mois, soit 720 francs par an, et étendue à tous les retraités dont la pension n'excédait pas 4.000 francs.

Le paiement de cette allocation est resté à la charge de l'État jusqu'au 1er janvier 1921 ; à ce moment les réseaux en ont supporté la charge. Aussi n'est-ce que pour mémoire que nous parlons ici de ces indemnités puisqu'elles n'ont pas grevé les budgets des réseaux avant ce dernier exercice.

D'autre part, on se préoccupa de réviser le taux même des pensions : une convention intervenue entre l'État et les grands réseaux, à la date du 13 septembre 1920, releva, dans les proportions ci-après, le taux des pensions normales.

Pour les anciens agents titulaires de pensions normales liquidées avec effet antérieur au 1er janvier 1919, il fut prévu, à partir du 1er juillet 1920, des majorations de pensions égales à : 100 pour 100 pour la part de la pension allant jusqu'à 750 francs ; 50 pour 100 pour la part comprise entre 750 et 1.800 francs ; 25 pour 100 pour la part comprise entre 1.800 et 6.000 francs, sans que les pensions ainsi majorées puissent être inférieures à 1.500 francs pour les agents du service continu et à 750 francs pour les agents du service discontinu.

Des majorations, dont le taux fut fixé à la moitié des précédentes, furent prévues également pour les ayants droit de ces anciens agents ainsi que pour les titulaires de pensions de réforme et leurs ayants droit.

En ce qui concerne les titulaires de pensions liquidées avec effet d'une date comprise entre le 1er janvier 1919 et le 31 décembre 1924, il fut prévu toute une série de mesures destinées à les faire bénéficier des

améliorations successives des échelles de traitement réalisées depuis le début de la guerre.

L'attribution d'une majoration déterminée d'après les règles définies ci-dessus a entraîné, jusqu'à due concurrence, la cessation du paiement de toute indemnité de vie chère. Cette indemnité a été maintenue en partie dans certains cas, de façon à permettre de porter le montant des majorations au chiffre de 720 francs ; d'autre part elle a continué à être versée aux agents non visés par la convention du 13 septembre, notamment aux bénéficiaires de pensions différées, c'est-à-dire aux agents qui ont quitté le réseau après quinze ans de service et sans remplir les conditions requises pour avoir droit à une pension de retraite normale.

Ce régime défavorisait dans une certaine mesure les agents retraités par anticipation, c'est-à-dire qui avaient quitté l'administration des chemins de fer avant d'avoir accompli la double condition d'âge et de temps de service, requise pour avoir droit à une pension d'ancienneté, puisqu'il les faisait bénéficier de taux de majoration inférieurs de moitié aux taux des titulaires de pensions normales. Par l'article 14 de la loi du 29 octobre 1921, relative au nouveau régime des chemins de fer, il fut décidé que les réseaux soumettraient à l'homologation ministérielle des dispositions additionnelles à leurs règlements de retraite, telles qu'à égalité de pension et d'emploi, les agents d'un même réseau, retraités avant le 1er janvier 1919, avec pension à jouissance immédiate, reçussent des majorations égales. Les dispositions nouvelles arrêtées par les réseaux ont été agréées par le ministre, le 25 août 1922 ; depuis lors, les agents titulaires de pensions anticipées, à jouissance immédiate, ont bénéficié du même taux de majoration que les agents titulaires de pensions d'ancienneté.

Ces majorations ayant été jugées insuffisantes en raison de l'accroissement du coût de la vie, l'article 132 de la loi de finances du 31 décembre 1921 a accordé, à titre provisoire, aux pensionnés admis au bénéfice de ces majorations, un supplément additionnel de pension égal aux deux tiers des bonifications résultant de l'application des taux prévus par l'accord du 13 septembre 1920, étendus conformément à l'article 14 de la loi du 29 octobre 1921.

Les majorations et suppléments provisoires prévus ci-dessus se confondaient, comme nous l'avons dit, jusqu'à due concurrence, avec l'allocation temporaire de 720 francs par an, précédemment accordée.

### *Autres mesures prises en faveur du personnel*

D'autres mesures furent prises par les réseaux en faveur de leur personnel mobilisé pendant la guerre ; elles eurent pour effet d'augmenter leurs charges budgétaires.

Ces avantages consistèrent tout d'abord dans la reconstitution de la carrière des agents mobilisés, de telle façon que ces agents fussent dans une situation pécuniaire aussi avantageuse que leurs collègues qui n'avaient pas quitté le réseau ; d'autre part dans le paiement aux agents mobilisés aux armées, soit de la totalité du traitement dont ils auraient bénéficié s'ils étaient restés à la Compagnie, soit d'une allocation au moins égale au demi-traitement.

L'ensemble de ces avantages représentait une charge de plus de 1.110.000.000 de francs.

D'autre part, les réseaux consentirent à généraliser et à rendre uniformes certains avantages spéciaux accordés antérieurement par divers réseaux, consistant dans une bonification de trois mois et demi par année de service comme mobilisé. Cette bonification, qui ne se cumulait pas avec les avantages équivalents antérieurement accordés par certains réseaux, fut subordonnée à la condition, d'une part, que les intéressés aient accompli leur service dans une unité combattante, d'autre part, qu'il s'agisse d'anciens agents majeurs des réseaux, c'est-à-dire faisant partie du personnel permanent au début de la guerre ; enfin, les agents des classes 1911 à 1915 entrés dans un réseau après leur démobilisation bénéficièrent d'une bonification spéciale, égale au tiers du temps écoulé entre le passage de la classe de l'intéressé dans la réserve de l'armée active et la date de son renvoi dans ses foyers. Ces deux dernières bonifications représentèrent une dépense de 114.000.000 de francs pour les réseaux.

Enfin certains réseaux firent bénéficier leurs agents décorés pour faits de guerre d'allocations spéciales; d'autres réseaux, indépendamment du paiement des pensions normales, ont accordé des indemnités supplémentaires aux veuves et orphelins d'agents morts pour la France.

On comprend fort bien, par tout ce qui précède, que les dépenses du personnel, à la charge des réseaux, aient considérablement augmenté depuis 1914 : elles sont passées, pour l'ensemble des six réseaux, de 806.000.000 de francs en 1913 à 2.640.000.000 de francs en 1919 (augmentation de 227 pour 100), à 3.290.000.000 de francs en 1920 (augmentation de 308 pour 100). Ces dépenses sont restées ensuite sensiblement stationnaires, l'effet des charges supplémentaires supportées par les réseaux ayant été compensé par une diminution des effectifs.

### 2° Combustibles

Ce ne furent pas seulement les dépenses de personnel qui s'accrurent dans de fortes proportions; il en fut de même des dépenses de combustibles.

D'une part, en raison notamment de la destruction par l'Allemagne des mines de charbon du Nord de la France et de l'obligation où s'est

trouvée celle-ci de faire venir son combustible minéral de l'étranger, le prix du charbon s'éleva dans une proportion considérable : en 1913 le prix de revient de la tonne de houille variait, suivant les réseaux, de 20 à 30 francs ; en 1917 il passait à 80 francs en moyenne, ce qui représentait une augmentation de 220 pour 100 ; en 1919 à 160 francs (augmentation de 540 pour 100) ; en 1920 à 228 francs (augmentation de 812 pour 100).

D'autre part, la qualité du charbon livré était, en général, très mauvaise et l'absence d'approvisionnement empêchait les réseaux de faire les mélanges appropriés au service des diverses catégories de trains. Pour ces raisons, la consommation moyenne, et par conséquent les frais, augmentèrent ; la consommation passa notamment, sur l'un des grands réseaux, de 16 kg. 6 par kilomètre de train, en 1913, à 28 kilogs en 1920 et les frais de traction par kilomètre de train s'élevaient, pendant la même période, de 1 fr. 24 à 15 fr. 27.

### 3° Matières premières

Les prix des matières premières ont augmenté considérablement depuis la guerre et il en est résulté une aggravation notable des dépenses de réparation du matériel et des frais d'entretien et de renouvellement de la voie.

Les dépenses de réparation du matériel roulant se sont accrues surtout après la guerre : les réseaux n'avaient pu, en effet, effectuer pendant la guerre que les réparations les plus urgentes ; la remise en état du matériel n'a pu être entreprise par eux, sur une large échelle, qu'après l'armistice ; à ce moment, les matières premières avaient renchéri considérablement ; pour l'une des grandes Compagnies, par exemple, le prix de réparation est passé, de 1913 à 1920, de 3.700 francs en moyenne par locomotive, à 22.000 francs ; de 26 à 170 francs par voiture et 20 à 150 francs par wagon, soit une augmentation de 494 pour 100 pour les locomotives, 554 pour 100 pour les voitures et de 650 pour 100 pour les wagons.

Les travaux d'entretien et de renouvellement de la voie ont été également poussés d'autant plus activement après la guerre que l'entretien des voies avait été un peu négligé pendant les hostilités, faute de matériaux et de personnel. Par suite de l'augmentation du prix des matériaux, en même temps que de la main-d'œuvre, les charges des réseaux s'accrurent notablement. C'est ainsi que les rails ont coûté aux réseaux, en 1920, 835 francs la tonne au lieu de 180 francs en 1913, ce qui représente une augmentation de 363 pour 100, et les traverses 21 francs pièce au lieu de 5 francs, soit une augmentation de 320 pour 100.

### 4° Indemnités pour pertes, retards et avaries

Il faut noter également l'augmentation considérable dont ont été l'objet les dépenses payées par les réseaux à titre d'indemnités pour pertes, retards et avaries des marchandises ; le montant de ces dépenses est passé, pour l'ensemble des grands réseaux, comme l'indique le tableau ci-après, de 17.000.000 de francs en 1913 à 130.00.000 de francs en 1919 (augmentation de 664 pour 100) et à 269.000.000 de francs en 1920 (augmentation 148 pour 100 sur 1919).

Indemnités payées par les réseaux pour pertes, retards et avaries
(*En millions de francs*)

| Réseaux | 1913 | 1919 | 1920 |
|---|---|---|---|
| Nord | 2,9 | 4,2 | 30 |
| Est | 2 | 8,8 | 20,3 |
| P.-L.-M. | 5 | 34 | 99,3 |
| P.-O. | 2,4 | 31,7 | 49 |
| Midi | 0,4 | 12 | 24 |
| Etat | 4,5 | 39,6 | 47 |
| Totaux | 17,2 | 130,3 | 269,6 |

En 1921, le montant des indemnités payées par les réseaux n'a pas dépassé 180.000.000 de francs. Il a très notablement diminué en 1922.

L'accroissement de ces dépenses est imputable à l'inexpérience d'un très grand nombre d'agents nouveaux, embauchés en hâte depuis la fin de la guerre, notamment par suite de la mise en application de la journée de huit heures, au développement des vols sur les chemins de fer, enfin à l'inflation des prix des marchandises qui a réagi directement sur le montant des indemnités.

### 5° Journée de huit heures

Nous avons vu plus haut (page 169 et suivantes) quelles ont été les lourdes conséquences, au point de vue économique, de l'application de la journée de huit heures dans les chemins de fer. Au point de vue financier ses conséquences n'ont pas été moins graves ; il fallut accroître l'effectif du personnel, augmenter le nombre des locomotives, créer de nouveaux dépôts.

L'effectif du personnel est passé, de 1913 à 1919, malgré la réduction du trafic, de 345.000 unités à 485.000, augmentant de 40 pour 100 ;

quant aux locomotives, leur nombre s'est accru, du fait de la loi de huit heures de 15 à 20 pour 100.

Le supplément de dépenses de personnel a été évalué par le ministre des Travaux publics à 800.000.000 de francs par an et les charges des lations engagés pour subvenir aux dépenses de matériel et des instal- capitaux à 300.000.000 de francs, soit au total 1.100.000.000 de francs par an. Ce chiffre représente le tiers environ du déficit des réseaux en 1920, et la moitié du déficit de 1921.

## *B*) Recettes

Pour compenser les augmentations de dépenses qui viennent d'être indiquées, il aurait fallu relever dans une proportion correspondante les recettes d'exploitation par une majoration des tarifs. Mais les tarifs n'ont pu être augmentés dans une mesure suffisante pour combler le déficit, parce que l'on a redouté que cette majoration n'aggravât la crise qui a pesé sur l'industrie après la guerre. D'autre part les relèvements des tarifs autorisés n'ont pu, pour les motifs que nous verrons plus loin, être appliqués au moment même où ils eussent été nécessaires. Ces raisons expliquent que les déficits de guerre des réseaux, et surtout ceux d'après-guerre, furent considérables.

### 1° Le relèvement des tarifs de 1918

Dès l'automne de 1915, les grands réseaux avaient dû se préoccuper de leur situation financière, sur laquelle ils avaient attiré l'attention du gouvernement. Mais tandis que dans plusieurs autres pays d'Europe on avait commencé à procéder à des relèvements de tarifs, parfois très élevés, en France on a laissé la crise atteindre un caractère aigu avant de se décider à prendre les mesures nécessaires. Il est vrai que l'opposition du personnel syndiqué au relèvement des tarifs rendait la solution du problème plus difficile au point de vue parlementaire, malgré l'autorité des décisions rendues par le Conseil d'État, d'après lesquelles les concessionnaires de services publics étaient déclarés fondés à demander une révision de leur contrat, étant donné que les bases de leur exploitation avaient été bouleversées par les conditions dans lesquelles s'est déroulée la dernière guerre, conditions qui n'avaient pu être envisagées au moment où le contrat avait été élaboré et signé.

Ce ne fut qu'au printemps de 1917 que le gouvernement se décida à passer avec les grands réseaux une convention, datée du 29 mai, en vertu de laquelle, sous réserve de l'approbation légis-

lative, ceux-ci pourraient augmenter leurs tarifs dans la proportion de 15 pour 100.

Le gouvernement déposa sur le bureau de la Chambre, le 30 mai 1917, le projet de loi approbatif de cette convention. L'autorisation législative était nécessaire parce que certains des prix majorés, ceux qui concernaient les voyageurs de première classe et les marchandises de prix, devaient dépasser les maxima inscrits dans les cahiers des charges et les conventions spéciales. D'autre part le projet organisait une certaine solidarité financière entre les réseaux (disposition intéressante qu'on devait retrouver dans la convention d'où est sorti le nouveau régime des chemins de fer) et modifiait, sur certains points, les dispositions des conventions en vigueur, ce qui exigeait l'homologation législative.

Le relèvement prévu était très faible et tout à fait insuffisant. Déjà les prix de transport par voie navigable avaient augmenté en France de 50 pour 100 et les frets maritimes avaient réalisé une vertigineuse ascension. Il semblait donc que le Parlement dût voter sans difficulté le projet qui lui était présenté. Mais il n'en fut pas ainsi. Malgré les conclusions favorables de sa commission, la Chambre, dans la séance du 9 novembre 1917, votait l'ajournement du projet et le gouvernement le retirait le 8 janvier 1918.

Le 10 janvier, M. Claveille, ministre des Travaux publics et des Transports, en déposait un nouveau qui ne comportait plus de conventions avec les Compagnies, abandonnait la réalisation de la solidarité financière des réseaux, et se bornait à autoriser un relèvement général non plus de 15, mais de 25 pour 100 des prix de transport, sauf pour les transports militaires et les transports des colis postaux (1), étant entendu que la majoration prendrait fin au 31 décembre de la sixième année suivant celle au cours de laquelle la cessation des hostilités serait officiellement constatée et que, dans certaines conditions, qui ne se sont pas réalisées, une partie, ou la totalité du relèvement pourrait être reversée au Trésor.

Ainsi que l'expliquait à la Chambre le rapporteur du projet, le relèvement de 15 pour 100, à la rigueur suffisant en 1916, ne l'était plus en 1918, et le Comité consultatif des chemins de fer avait estimé nécessaire de proposer de porter la majoration à 25 pour 100. En effet le prix des matières employées par les chemins de fer n'avait cessé de s'élever dans des proportions inouïes.

Le projet fut discuté à la Chambre les 26, 27 et 28 mars 1918; après une opposition très ardente de ses adversaires, les différents contre-

(1) Les derniers furent relevés par la loi du 27 septembre 1918.

projets ou amendements présentés furent rejetés, et le projet, en fin de compte, voté sans aucune modification.

Le Sénat l'adopta à son tour dans la séance du 30 mars, et la loi fut promulguée le 31 mars. Son entrée en application était fixée au 15 avril.

### 2° Le relèvement des tarifs de 1920

Ce premier relèvement des tarifs s'avéra de suite comme tout à fait insuffisant en raison de l'augmentation constante des dépenses de personnel, d'une part, et du prix des matières premières, d'autre part.

Alors que les tarifs n'avaient été relevés que de 25 pour 100 à la fin de 1919, la houille, par exemple, avait augmenté de plus de 357 pour 100, les barres d'acier doux de 640 pour 100, les fontes de moulage de 765 pour 100, et les rails en fer de 365 pour 100.

Un pareil état de choses ne pouvait durer. Le déficit des grands réseaux pesait lourdement sur les finances de l'État, obligé d'y faire face, en grande partie, en vertu des conventions en vigueur.

Aussi le gouvernement, d'accord avec les grands réseaux, déposait-il sur le bureau de la Chambre, le 23 décembre 1919, un projet de loi tendant à autoriser un nouveau relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

Ce projet de loi avait pour but d'autoriser le ministre des Travaux publics à homologuer, exceptionnellement pour l'année 1920, un nouveau relèvement des tarifs qui devait s'ajouter à celui de 25 pour 100, autorisé par la loi du 31 mars 1918, sans porter toutefois sur cette dernière majoration. Ce relèvement serait de 45 pour 100 pour les voyageurs de troisième classe, 50 pour 100 pour les voyageurs de deuxième classe, 55 pour 100 pour les voyageurs de première classe et 115 pour 100 pour les marchandises.

L'exposé des motifs du projet de loi justifiait en ces termes la nécessité du relèvement :

« Ainsi les usagers du chemin de fer ne payent pas le transport à son prix de revient ; l'État supporte une grosse partie du déficit qui résulte de ce déséquilibre, soit par les versements directs qu'il effectue au profit du réseau de l'État pour combler ses insuffisances, soit par les avances de garantie dont bénéficient, aux termes des conventions de 1883, les réseaux de l'Est, du Midi et de l'Orléans ; quant aux réseaux du Nord et du Paris-Lyon-Méditerranée, qui, depuis la clôture de l'exercice 1914, ne bénéficient plus de la garantie d'intérêt, ils chargent les exercices futurs des insuffisances des exercices actuels par le mécanisme de la loi du 26 décembre 1914, qui les a autorisés à imputer les insuffisances des exercices

de guerre (y compris l'exercice 1920) au compte de premier établissement.

« Cette situation anormale ne peut se prolonger sans les plus graves inconvénients ; d'une part, l'État grève, chaque année, son budget de sommes dont nous indiquerons plus loin l'importance, de sorte que, pour quatre réseaux, le prix des transports se trouve supporté en partie par les ressources générales du Trésor public ; d'autre part, les réseaux du Nord et du P.-L.-M. ne peuvent faire face à leurs charges de toute nature que par le jeu de dispositions exceptionnelles qui ne pourront s'appliquer au delà du terme prévu par la loi du 26 décembre 1914 et que la guerre seule a momentanément justifiées.

« Enfin, l'exploitation à perte d'une grande industrie comme celle des transports ne saurait se prolonger sans fausser toutes les conditions de la vie économique et sans interdire à cette industrie les progrès indispensables à la vie même du pays. »

Malgré toute la diligence apportée par la Chambre dans l'examen et le vote de ce projet, la discussion ne put venir en séance publique que les 30 et 31 décembre 1919 ; le texte présenté par le gouvernement fut adopté, sous réserve de quelques modifications de détail, qui stipulaient des réductions de tarifs notamment pour les mutilés, les familles nombreuses et les abonnés de banlieue.

Le Sénat discuta, à son tour, le projet de loi dans ses séances des 12, 13 et 14 février 1920 et adopta, sans modification, mais après une assez longue discussion, le texte voté par la Chambre.

Les tarifs majorés ont été appliqués à partir du 23 février 1920. Ainsi, malgré l'insistance du gouvernement pour obtenir un vote rapide, malgré la célérité mise par les deux Chambres pour faire aboutir le projet de loi, deux mois s'écoulèrent entre le dépôt du projet et la mise en application des nouveaux tarifs. On avait espéré que ces tarifs seraient entrés en vigueur dès le 1er janvier 1920. Ce retard de près de deux mois, et la perturbation apportée dans le trafic par les grèves de mai 1920, ont faussé tous les calculs sur lesquels avait été fondé ce relèvement. Les taux d'augmentation des tarifs avaient été calculés, en effet, de façon que le produit des majorations, appliqué pendant l'année entière, équilibrât le déficit prévu pour l'exercice. Tant par suite de ces retards que par l'effet de l'augmentation continue des prix, la loi du 14 février 1920 a été loin de produire les effets attendus et, malgré le relèvement des tarifs, l'exercice 1920 se clôtura par un déficit considérable (3.000.000.000 de francs environ).

Pour important qu'il paraisse, ce relèvement n'a guère influé sur le coût de la vie, tant avait été considérable la hausse du prix des marchandises. Quelques exemples, les uns pris parmi les principales matières nécessaires à l'industrie et à l'agriculture, les autres parmi les principaux articles servant à l'alimentation, permettent de s'en rendre compte.

RAPPORT D'AUGMENTATION DES MARCHANDISES PAR RAPPORT AU PRIX DU TRANSPORT

| Marchandises | | Valeur | | Prix de Transport (de 100 à 250 kilomètres) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Avant-guerre | En 1920 | Avant le relèvement | Majoration de 25 % (Loi du 31 mars 1918) | Majoration de 140 % (115 % en plus des 25 % (Loi du 14 février 1920) |
| | | (francs) | (francs) | (francs) | (francs) | (francs) |
| Houilles | (100 kilogr.) | 3 50 | 22 50 | 0 655 | 0 819 | 1 572 |
| Barres d'acier doux (1) | — | 13 50 | 180 » | 1 12 | 1 40 | 2 688 |
| Fonte de moulage (1) | — | 9 80 | 61 » | 0 67 | 0 84 | 1 608 |
| Rails en fer (1) | — | 16 50 | 112 20 | 1 12 | 1 40 | 2 688 |
| Coton brut (2) | — | 160 » | 699 » | 2 45 | 3 06 | 5 88 |
| Engrais (superphosphates) (2) | — | 5 25 | 41 » | 0 175 | 0 894 | 1 716 |
| Bœufs (3) | (100 kilogr.) (a) | 143 25 | 384 » | 3 90 | 4 875 | 7 95 |
| Veaux (3) | — | 171 » | 597 » | 6 68 | 8 35 | 16 032 |
| Moutons (3) | — | 206 » | 601 » | 2 428 | 3 035 | 5 827 |
| Blé (4) | (100 kilogr.) | 22 65 | 100 » | 1 » | 1 25 | 2 40 |
| Sucre raffiné (2) | — | 85 » | 367 » | 2 55 | 3 29 | 6 12 |
| Beurre frais (2) | — | 300 » | 1.365 » | 5 925 | 7 406 | 14 22 |
| Pétrole rectifié (2) | — | 17 80 | 193 » | 1 54 | 1 92 | 3 69 |
| Vin (5) | — | 35 » | 139 » | 0 80 | 1 » | 1 92 |

(a) Viande nette.
(1) Prix payé par une Compagnie de chemins de fer.
(2) Prix du commerce.
(3) Renseignements extraits du Bulletin des Halles.
(4) Renseignements extraits du Bulletin officiel du ministère de l'Agriculture.
(5) Prix payé par l'économat d'une Compagnie de chemins de fer.

Le tableau ci-après montre combien l'augmentation de la valeur des marchandises a été supérieure à celle du prix de transport.

| | Pourcentage de l'augmentation de la valeur des marchandises au 1er juillet 1920 | Pourcentage de l'augmentation du prix des transports au 1er juillet 1920 |
|---|---|---|
| | — | — |
| Houille | 542 | 140 |
| Barres d'acier doux | 1.233 | — |
| Fonte de moulage | 522 | — |
| Rails en fer | 580 | — |
| Coton brut | 336 | — |
| Engrais | 700 | — |
| Bœufs | 168 | — |
| Veaux | 249 | — |
| Moutons | 191 | — |
| Céréales | 341 | — |
| Sucre raffiné | 331 | — |
| Beurre frais | 355 | — |
| Pétrole rectifié | 984 | — |
| Vin | 297 | — |

Il est donc exact de dire que le rapport pour 100 du prix de transport appliqué en vertu de la loi du 14 février 1920, par rapport à la valeur des marchandises, est demeuré, après la majoration de 140 pour 100 des tarifs, sensiblement plus faible que le rapport du prix de transport à la valeur des mêmes marchandises avant la guerre (calculé sur 100 kilog. transportés à 250 kilomètres).

| | 1° Rapport % du prix de transport antérieur aux majorations à la valeur d'avant-guerre des marchandises | 2° Rapport % du prix de transport appliqué en vertu des lois du 31 mars 1918 (majoration de 25 %) et du 14 février 1920 (majoration de 115 % à la valeur de la marchandise au 1er juillet 1920) |
|---|---|---|
| | — | — |
| Houille | 18,71 | 6,98 |
| Barres d'acier doux | 8,3 | 1,48 |
| Fonte de moulage | 6,8 | 2,63 |
| Rails en fer | 6,7 | 2,39 |
| Coton brut | 1,5 | 0,84 |
| Engrais | 13,0 | 4,17 |
| Bœufs | 2,7 | 2,07 |
| Veaux | 3,9 | 2,68 |
| Moutons | 1,17 | 0,96 |
| Céréales | 4,4 | 2,40 |
| Sucre raffiné | 3,0 | 1,66 |
| Beurre frais | 1,9 | 1,00 |
| Pétrole rectifié | 8,0 | 1,91 |
| Vin | 2,2 | 1,38 |

### 3° Insuffisance des tarifs des transports militaires

Une autre cause toute spéciale avait contribué à aggraver les déficits des réseaux au cours de la guerre ; c'était l'insuffisance des tarifs des transports militaires.

En 1898, l'État avait passé avec les réseaux une convention, appelée Traité Cotelle (du nom du haut fonctionnaire qui l'avait préparée), suivant laquelle les tarifs applicables aux transports militaires, en temps de guerre, devaient être fixés sur le prix moyen payé par le public pour le transport en petite vitesse d'une tonne de marchandises pendant l'année précédant la mobilisation. Ce traité, conclu pour une période de dix ans, devait rester en vigueur par tacite reconduction, chacune des parties ayant le droit de le dénoncer après un préavis d'un an. Depuis la guerre le prix des transports avait subi une hausse considérable. En outre, d'après le traité, il avait été stipulé que le wagon serait payé à forfait, sur la base de six tonnes et quart. Or, depuis 1898, le tonnage des wagons s'était singulièrement accru. Nombreux étaient, non seulement les wagons de 10 tonnes, mais aussi ceux de 20 tonnes et même de 40 tonnes, de telle sorte que, depuis la guerre, l'État avait pu charger, en moyenne, par wagon mis à sa disposition, sensiblement plus que la moyenne de 6 tonnes et quart prévue au contrat. Il résultait de ces deux faits que les réseaux se trouvaient en perte notable du fait des transports militaires.

Les réseaux pouvaient réclamer des indemnités en se basant sur la jurisprudence du Conseil d'État relative aux marchés exécutés dans des circonstances extra-contractuelles par suite des conséquences de la guerre, jurisprudence qui a étendu la théorie de l'imprévision à l'interprétation des contrats de concession. Le Conseil d'État avait reconnu que, lorsque les circonstances ne permettent pas aux stipulations d'un contrat de concession de recevoir leur application normale, le concessionnaire est tenu cependant d'assurer le service public ; mais si, par suite des événements, l'économie du contrat se trouve bouleversée de telle façon que les charges de la concession dépassent les limites qui pouvaient être normalement envisagées par les parties lors de la passation du contrat, le concessionnaire doit supporter seulement la part de frais que l'interprétation raisonnable du contrat permet de laisser à sa charge et il a droit à une indemnité correspondant aux charges extracontractuelles imposées en dehors de la prévision des parties.

Les réseaux avaient dénoncé le Traité Cotelle le 17 juin 1918. Renonçant à la voie contentieuse, toujours lente, ils ont accepté la transaction

que leur offrait le gouvernement. L'accord s'est fait, dans un avenant au Traité Cotelle, signé le 12 juin 1919, entre le ministre des Travaux publics et les représentants des grands réseaux. Aux termes de cet avenant, « les sommes acquises pour l'application du Traité du 12 juin 1898 (Traité Cotelle) aux transports militaires effectués à l'occasion de la guerre actuelle pour le compte des armées françaises et alliées, seraient majorées de manière à porter les recettes militaires de chaque réseau au chiffre représentant le prix de revient de ces transports ».

En revanche, les réseaux abandonnaient toutes leurs réclamations contre l'État de ce chef.

Comment déterminer le prix de revient ? Après de longues études, on recourut à un procédé empirique consistant en ceci : on convint que le pourcentage du déficit général des réseaux occasionné par le trafic militaire était équivalent au pourcentage du trafic militaire par rapport à l'ensemble du trafic. Ceci admis, il suffisait de rembourser aux réseaux la quote-part du déficit ainsi déterminé.

Le Parlement n'avait pas à approuver l'avenant qui avait été valablement signé par le ministre des Travaux publics, mais seulement à accorder les crédits qui en permettaient l'application.

Le gouvernement déposa sur le bureau de la Chambre, le 13 juin 1919, un projet de loi portant ouverture, au ministère de la Guerre, de crédits supplémentaires en vue du règlement transactionnel des litiges relatifs à l'exécution des transports militaires sur les grands réseaux.

Le projet de loi fut discuté et adopté par la Chambre dans sa séance du 7 août 1919. Le Sénat le vota, à son tour, dans sa séance du 14 octobre 1919 : un premier crédit de 683.590.000 francs fut ainsi ouvert au ministre de la Guerre ; un nouveau crédit de 449.800.000 francs a été ouvert par une autre loi du 31 mars 1920. Ces sommes ont été réparties, à titre d'acomptes, par exercice, entre les divers réseaux ; elles sont venues en déduction des insuffisances de chaque exercice, couvertes, comme on l'a vu, soit par la garantie d'intérêts pour les Compagnies de l'Est, d'Orléans, et du Midi, soit par des versements du Trésor pour le réseau de l'État, soit par des obligations au compte de premier établissement pour les Compagnies du Nord et du P.-L.-M. Elles ont donc permis aux Compagnies de l'Est, de l'Orléans et du Midi de rembourser au Trésor une part équivalente de leur dette et au réseau de l'État de lui rembourser une part équivalente des emprunts qu'il lui avait faits. Dès lors, en même temps qu'ont été lancés les mandats de paiement, des arrêtés ministériels ont prescrit à chacun de ces réseaux le reversement immédiat, dans les caisses de l'État, de sommes égales venant en déduction de la garantie d'intérêts ou des appels au Trésor pour chacun des exercices considérés. Il n'y a donc eu décaissement

réel que pour les Compagnies du Nord et du P.-L.-M. qui étaient privées de la garantie d'intérêts depuis 1915.

Notons ici que les transports des troupes alliés ont été effectués aux mêmes conditions que ceux des troupes françaises, sans aucune majoration. Unies dans la même tâche, les armées des divers pays alliés devaient être traitées de la même manière au point de vue des prix de transport. Pour l'armée américaine, un arrangement intervenu entre les gouvernements français et américain, en date du 4 août 1919, a substitué l'État français à l'État américain pour le règlement des frais de transport de cette armée, comme conséquence d'un arrangement plus général intervenu entre les deux pays.

### C) Charges du capital

Comme les dépenses d'exploitation, les charges du capital ont progressé pendant et après la guerre d'une façon importante. Cette progression ne fut pas imputable à l'augmentation des dividendes, car ceux-ci ont été maintenus aux taux d'avant-guerre, ou même réduits pour certaines Compagnies ; elle ne fut due qu'à l'augmentation des charges des obligations, en raison du relèvement du taux de l'intérêt et de l'émission de plus en plus importante d'obligations nouvelles. Pour l'ensemble des réseaux, les charges du capital ont suivi une progression continue comme il est indiqué ci-dessous :

CHARGES DU CAPITAL (ENSEMBLE DES RÉSEAUX)

| | |
|---|---|
| 1913 | 843.005.478 |
| 1914 | 866.226.945 |
| 1915 | 892.361.964 |
| 1916 | 908.946.334 |
| 1917 | 941.152.031 |
| 1918 | 988.026.636 |
| 1919 | 1.051.678.610 |
| 1920 | 1.173.014.674 |

Les *dividendes*, nous venons de le dire, ont été maintenus, en général, aux taux d'avant-guerre ; ils ont même été réduits, à partir des exercices 1914 ou 1915, par les compagnies du Nord et du P.-L.-M. qui ne jouissaient plus de la garantie de l'État ; la compagnie du Nord n'a plus réparti aux actions que 44 francs, à partir de 1915, au lieu de 58 francs en 1914, et la compagnie P.-L.-M, 40 francs à partir de 1914 au lieu de 58 francs en 1912 et 57 en 1913. De ce fait, pour l'ensemble des réseaux concédés, les sommes affectées au service des actions (paiement des

dividendes et amortissement des actions) a diminué pendant la guerre de la façon suivante :

SOMMES AFFECTÉES AU SERVICE DES ACTIONS
(DIVIDENDE ET AMORTISSEMENT)
*(Ensemble des réseaux concédés)*

| | |
|---|---|
| 1913 | 146.771.314 |
| 1914 | 118.715.248 |
| 1915 | 118.433.488 |
| 1916 | 118.479.031 |
| 1917 | 118.479.031 |
| 1918 | 117.467.468 |

Après la guerre, le chiffre s'est relevé à 137.000.000 en 1919 et 139.000.000 en 1920 par suite de l'augmentation du dividende.

Quant aux charges des *obligations*, elles ont suivi la progression suivante pour l'ensemble des réseaux :

CHARGES DES OBLIGATIONS (1)
*(Ensemble des réseaux)*

| | |
|---|---|
| 1913 | 696.234.164 |
| 1914 | 747.511.697 |
| 1915 | 773.928.476 |
| 1916 | 790.467.303 |
| 1917 | 822.787.089 |
| 1918 | 870.559.168 |
| 1919 | 914.171.903 |
| 1920 | 1.033.214.674 |

Un décret du 29 août 1914 avait donné aux sociétés régies par les lois françaises, et par conséquent aux Compagnies de chemins de fer, la faculté de suspendre les remboursements de leurs obligations ; les tirages d'amortissement prévus par les contrats d'emprunt devaient continuer à se faire aux dates fixées et les obligations sorties à ces tirages, mais non remboursées, devaient porter intérêt jusqu'à la date du remboursement. Le décret autorisait également ces sociétés à suspendre le paiement de tout ou partie du montant des coupons des obligations, les paiements différés étant productifs d'un intérêt de 5 pour 100 au profit des obligataires.

L'application de ces dispositions pouvait être utile pour les Compagnies, puisque leurs disponibilités se trouvaient diminuées du fait du ralentissement du trafic commercial et de la modicité des prix des transports militaires ; leur trésorerie se trouvait également gênée en raison du mode de paiement par acomptes qui avait été adopté pour les trans-

(1) Y compris pour le réseau de l'Etat une somme de 115.000.000 représentant l'annuité de rachat de la Compagnie de l'Ouest.

ports militaires. Mais la suspension du paiement des coupons eût porté une grave atteinte au crédit des Compagnies et par conséquent au crédit de l'État qui est intimement lié au crédit des Compagnies : aussi le paiement des coupons des obligations des Compagnies de chemins de fer n'a-t-il jamais été suspendu.

Par contre, sur l'invitation du gouvernement, les Compagnies usèrent du moratorium en suspendant, au début de la guerre, les remboursements des obligations amorties ; cet ajournement ne fut décidé que par simple précaution de trésorerie pour éviter de gros décaissements. Cette mesure présentait moins d'inconvénient que la suspension du paiement des coupons, car il ne s'agissait, pour les obligataires, que d'un simple délai pendant lequel ils continueraient à toucher leur revenu antérieur ; par contre, elle avait l'avantage de décharger le Trésor du paiement d'avances considérables qu'il eût été obligé de faire aux Compagnies, au titre de la garantie d'intérêts.

Cependant cette situation ne pouvait durer longtemps. En autorisant les sociétés à user du moratorium, on avait cru à une guerre de courte durée ; les événements firent pressentir que la guerre serait longue, et il apparut dangereux de laisser les amortissements s'accumuler. Aussi, d'accord avec le gouvernement, les Compagnies reprirent, dès 1915, les remboursements des obligations amorties ; toutefois, pour dégager leur trésorerie, elles payèrent les dividendes des actions en une seule fois, à l'époque habituelle des soldes ; le système des acomptes, pratiqué avant la guerre, fut supprimé.

### 1° Les émissions d'obligations

Grâce à leur excellent crédit, les Compagnies purent augmenter les ressources de leur trésorerie par l'émission d'obligations; le produit de ces émissions dépassant les besoins immédiats des réseaux fut utilisé en partie à l'achat de bons du Trésor, ce qui contribua à drainer l'épargne vers les caisses de l'État; une partie servit à couvrir le déficit des réseaux, soit d'une façon définitive pour les Compagnies du Nord et du P.-L.-M. qui ne jouissaient plus de la garantie d'intérêts, soit, pour les autres Compagnies, en attendant les versements de l'État au titre de la garantie d'intérêts; une autre partie fut employée à payer les achats de matériel et les travaux de réfection de l'outillage ; de ce fait, les émissions durent être particulièrement importantes après la guerre, en raison de la reprise normale des travaux d'entretien différés pendant la guerre et de la reconstitution du parc du matériel roulant.

Voici quelle fut, au cours des années 1913 à 1920, l'importance des émissions d'obligations faites par les cinq réseaux concédés :

| Années | Nombre d'obligations vendues | Montant produit par ces ventes (en millions) |
|---|---|---|
| 1913 | 997.679 | 403,4 |
| 1914 | 821.601 | 348,5 |
| 1915 | 646.937 | 253,0 |
| 1916 | 884.775 | 313,2 |
| 1917 | 1.374.978 | 492,7 |
| 1918 | 1.341.314 | 489,8 |
| 1919 | 3.579.420 | 1.396,7 |
| 1920 | 2.823.945 | 1.057,4 |

En raison de l'accroissement du loyer de l'argent, les charges des nouvelles obligations sont devenues plus importantes ; le taux moyen d'intérêt et d'amortissement est passé de 5,5 pour 100 en 1913 à 7,5 en 1919 et 8,5 en 1920. En 1913, le prix moyen des ventes des obligations variait comme il est indiqué ci-dessous :

Prix moyen des ventes d'obligations en 1913

| Réseaux | Obligations 2 ½ % | Obligations 3 % | Obligations 4 % |
|---|---|---|---|
| | (francs) | (francs) | (francs) |
| Nord | 369 51 | 403 88 | 494 15 |
| Est | 369 09 | 398 10 | 492 46 |
| P.-L.-M. | 356 22 | 397 13 | |
| P.-O. | 363 70 | 403 78 | |
| Midi | 365 42 | 400 07 | 487 50 |

Les prix moyens de vente diffèrent entre les Compagnies pour plusieurs motifs : d'abord en raison de la date à laquelle sont effectuées les émissions, les intérêts en cours étant, selon l'époque, comptés ou non dans le prix d'émission ; ensuite, en raison des commissions de frais d'émission, qui varient suivant les Compagnies. Les taux de vente ont beaucoup baissé pendant la guerre, comme l'indique le tableau ci-après pour 1920.

Prix moyen des ventes d'obligations en 1920

| Réseaux | Obligations 2 ½ % | Obligations 3 % | Obligations 4 % |
|---|---|---|---|
| | (francs) | (francs) | (francs) |
| Nord | 290 49 | 310 99 | 373 81 |
| Est | | 288 21 | 363 10 |
| P.-L.-M. | 284 10 | 296 28 | 381 16 |
| P.-O. | 261 14 | 273 39 | 325 96 |
| Midi | 262 76 | 258 27 | 310 62 |

D'autre part les Compagnies ont été amenées à créer d'autres types d'obligations, d'un revenu plus élevé, des types 5 pour 100 ou 6 pour 100. En 1920, pour assurer le fonctionnement de leur trésorerie et diminuer les émissions d'obligations, de plus en plus onéreuses, certaines Compagnies ont créé des bons 6 pour 100, remboursables entre la cinquième

et la dixième année qui suit leur émission, et dont elles ont pris l'impôt à leur charge : la courte durée de ces bons permettra aux réseaux de les remplacer, au fur et à mesure de leur remboursement, par des obligations dont les charges seront moins onéreuses, en raison de la diminution escomptée du taux de l'intérêt ; on l'espérait du moins à cette époque.

Enfin les Compagnies de chemins de fer ont émis des emprunts à l'étranger, notamment en Angleterre et aux États-Unis ; ces emprunts leur ont permis de parer à la dépréciation du franc et d'effectuer, à meilleur compte, le paiement du matériel ou du charbon commandé hors de France. Le succès remporté par ces emprunts a montré que le crédit des grandes Compagnies était aussi bon à l'étranger qu'en France.

### 2° Les amortissements

On peut dire que la solidité de ce crédit pendant la guerre est due, en partie, à ce que les Compagnies ont décidé de remplir scrupuleusement leurs obligations envers leurs prêteurs et repris les paiements des amortissements en 1915. Les amortissements des obligations ont été considérables, comme on peut s'en rendre compte par le tableau ci-dessous :

| Années | Nombre d'obligations amorties | Montant en capital (millions) |
|---|---|---|
| 1913 | 437.256 | 219,2 |
| 1914 | 403.067 | 186,2 |
| 1915 | 481.731 | 224,1 |
| 1916 | 501.374 | 258,5 |
| 1917 | 530.251 | 263,9 |
| 1918 | 565.809 | 272,6 |
| 1919 | 601.456 | 303,8 |
| 1920 | 672.303 | 352,0 |

On remarquera qu'en 1914, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, l'importance des amortissements a sensiblement fléchi.

On pourra se rendre compte de l'importance des émissions et des amortissements des Compagnies par les tableaux suivants qui donnent le montant du capital réalisé ou amorti, aux dates des 31 décembre 1913 et 31 décembre 1921, par les cinq Compagnies concessionnaires :

*Au* 31 *décembre* 1913

| | Actions | Obligations |
|---|---|---|
| Capital émis depuis l'origine : | | |
| — Nombre de titres | 2.759.000 | 40.175.309 |
| — Montant | 1.318.946.645 | 14.401.349.358 |
| Capital à amortir : Nombre de titres | 2.351.276 | 32.530.521 |
| — Montant | 1.117.562.845 | 10.514.431.008 |
| Capital amorti : Nombre de titres | 407.724 | 7.644.788 |
| — Montant | 201.383.800 | 3.886.918.350 |

*Au* 31 *décembre* 1921

| | Actions | Obligations |
|---|---|---|
| Capital émis depuis l'origine : | | |
| — Nombre de titres..... | 2.759.000 | 53.219.817 |
| — Montant..... | 1.318.946.645 | 21.816.291.625 |
| Capital à amortir : Nombre de titres.... | 2.160.612 | 41.494.172 |
| — Montant..... | 1.016.839.220 | 16.514.002.829 |
| Capital amorti : Nombre de titres..... | 598.388 | 11.725.645 |
| — Montant..... | 302.107.425 | 5.302.288.796 |

### 3° La dépréciation des valeurs de chemins de fer

La situation créée aux réseaux par la guerre n'a pas été sans exercer une sérieuse influence sur la situation des cours des actions et des obligations de chemins de fer.

Déjà, avant la guerre, la dépréciation de ces titres avait été notable sous l'influence de la hausse du taux de l'intérêt et de l'augmentation des impôts ; mais cette dépréciation a continué pendant la guerre dans une mesure importante. Pour apprécier l'importance de cette moins-value et en déterminer les causes, il faut se reporter à une époque antérieure à la guerre, en 1897, date à laquelle les cours des actions et des obligations avaient atteint leur apogée.

A cette époque la valeur totale d'une action de chacune des Compagnies concessionnaires (Nord, Est, P.-L.-M., P.-O et Midi) atteignait 7.895 francs ; en 1920, elle était descendue à 3.960 francs, ce qui représente une dépréciation de 50 pour 100. Le tableau ci-dessous indique le cours moyen de ces actions en 1897, en 1901, au lendemain de l'Exposition universelle, en 1913, à la veille de la guerre, en 1917, au moment où la crise financière des réseaux s'est aggravée et enfin, en 1920.

Actions (cours moyen)

| Compagnies | 1897 | 1901 | 1913 | 1917 | 1920 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nord ..... | 1.945 | 2.124 | 1.687 | 1.160 | 1.140 |
| Est ..... | 1.053 | 1.029 | 912 | 755 | 610 |
| P.-L.-M..... | 1.757 | 1.670 | 1.294 | 901 | 735 |
| P.-O..... | 1.765 | 1.654 | 1.334 | 1.083 | 815 |
| Midi ..... | 1.375 | 1.304 | 1.024 | 920 | 760 |
| Totaux . | 7.895 | 7.781 | 6.351 | 4.819 | 3.960 |

Par rapport à 1897, les actions présentaient, en 1920. une moins-value de 42 à 57 pour 100, suivant les Compagnies. Pour l'ensemble des actionnaires, la dépréciation totale, pour la période 1897-1920 pouvait être évaluée à plus de 7 milliards de francs.

Ceux-ci n'avaient pas, d'ailleurs, trouvé une compensation à leur perte en capital dans une augmentation de leur revenu. En 1897, en effet, le dividende brut représenté par les actions des cinq Compagnies visées plus haut atteignait 264 francs, puis après un court relèvement à

277 fr. 50 en 1913, il retombait à 228 fr. 50 en 1918 ; il se relevait légèrement en 1919 ; en 1918, le dividende distribué par les compagnies avait diminué de 17 pour 100 par rapport à 1913.

DIVIDENDE BRUT DISTRIBUÉ AUX ACTIONS

| Compagnies | 1897 | 1901 | 1913 | 1918 | 1920 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 64 | 67 | 74 | 44 | 54 |
| Est | 35,5 | 35,5 | 37,5 | 35,5 | 35,5 |
| P.-L.-M. | 56 | 55 | 57 | 40 | 55 |
| P.-O. | 58,5 | 59 | 59 | 59 | 59 |
| Midi | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| TOTAUX | 264,0 | 266,5 | 277,5 | 228,5 | 253,5 |

En réalité, la baisse était encore plus considérable pour les actionnaires car, au moment où les dividendes bruts diminuaient, les impôts qui frappaient les porteurs de titres étaient relevés dans une mesure importante. Le porteur d'une action de chacun des cinq réseaux qui payait 23 francs d'impôt en 1897, en supportait 27 fr. 49 en 1918, 29 fr. 69 en 1919 et 53 fr. 47 en 1920. Le dividende net attribué aux actions au porteur est ainsi tombé de 242 francs en 1897 à 201 francs en 1918, soit une diminution de 34 pour 100. Bien que les Compagnies du Nord et du P.-L.-M. aient pu augmenter leur dividende en 1920, le revenu net touché par le porteur des cinq actions n'a pas augmenté, une loi du 25 mars 1920 étant venue relever l'impôt sur le revenu auquel sont soumises les valeurs mobilières.

Pendant ce temps, les traitements et salaires des agents de chemins de fer avaient été majorés dans une mesure considérable ; l'industrie et le commerce, de leur côté, avaient profité d'une importante diminution des tarifs de transport : ainsi, on peut dire que les actionnaires des chemins de fer n'ont pas bénéficié, bien au contraire, de l'enrichissement général que les chemins de fer ont procuré à la France.

Les porteurs d'obligations de chemins de fer n'avaient pas été mieux partagés ; par exemple, la valeur de cinq obligations 3 pour 100 nouvelles de chacune des Compagnies du Nord, de l'Est, du P.-L.-M., du P.-O. et du Midi, achetées en 1897, avait baissé de 2.423 à 2.041 francs en 1913 et à 1.452 francs en 1920.

OBLIGATIONS 3 % (NOUVELLES), COURS MOYEN

| Compagnies | 1897 | 1913 | 1918 | 1920 |
|---|---|---|---|---|
| Nord | 493 | 411 | 333 | 312 |
| Est | 482 | 408 | 343 | 288 |
| P.-L.-M. | 481 | 405 | 350 | 286 |
| P.-O. | 485 | 407 | 338 | 281 |
| Midi | 482 | 410 | 328 | 285 |
| TOTAUX | 2.423 | 2.041 | 1.692 | 1.452 |

Pour l'ensemble des obligations des Compagnies, la dépréciation avait atteint, en 1920, près de 6 milliards de francs.

En totalisant les pertes subies en capital par les actionnaires et les obligataires, on arrivait à un total de 6 milliards pour la période 1897-1913 et à un chiffre supérieur pour la période 1913-1920, si bien qu'on pouvait évaluer à plus de 12 milliards les moins-values subies, de 1897 à 1920, par les actions et les obligations des Compagnies de chemins de fer.

Assurément cette dépréciation ne correspondait pas à une perte absolue, puisque les actions et les obligations ne sont que des titres représentatifs des chemins de fer et que la valeur en capital de ceux-ci, loin de subir une dépréciation, a accusé au contraire une plue-value considérable, en raison du renchérissement des prix. Mais cette dépréciation avait porté un grave préjudice aux petits porteurs de titres, aux établissements publics et aux personnes protégées par la loi, comme les mineurs et les interdits, qui doivent placer une partie de leurs ressources en valeurs garanties par l'État comme le sont les valeurs de chemins de fer.

Il n'est pas douteux que cette baisse ait été provoquée, en grande partie, par l'augmentation du taux de l'intérêt, qui s'est manifestée, d'une façon à peu près constante, avec quelques fluctuations il est vrai, pendant la période de 1897 à 1914 et surtout de 1914 à 1920; les titres, se capitalisant à un taux moindre pour un même revenu, avaient diminué de valeur. La dépréciation des titres de chemins de fer avait été concomitante à celle des titres à revenu fixe, notamment de la rente sur l'État. Toutefois, cette cause n'était pas la seule ; une autre cause importante provenait des interventions de plus en plus fréquentes de l'État, depuis 1883, dans la gestion des Compagnies, qui s'étaient traduites pour elles par un manque à gagner : tels étaient les abaissements de tarifs, souvent excessifs, imposés aux réseaux, les transports à prix réduit, stipulés au profit de différentes administrations, la législation appliquée aux Compagnies en ce qui concerne leur responsabilité en matière de transport, beaucoup plus rigoureuse que celle de la plupart des pays étrangers, puis le nouveau régime des retraites imposé aux réseaux en 1909 et en 1911 ; enfin, les diverses interventions de l'État au cours de la guerre, notamment en ce qui concerne la fixation des salaires des agents de chemins de fer et la réglementation du travail.

Certaines de ces mesures étaient justifiées par l'intérêt général et ont profité au public. Elles n'en ont pas moins porté préjudice aux actionnaires. Ce ne sont donc pas ces derniers qui ont tiré profit du développement des recettes des réseaux ; c'est l'État et, avec lui, les usagers des chemins de fer et le personnel des réseaux. C'est ce que fait ressortir

le tableau ci-dessous, établi pour l'année 1920, qui indique, pour l'ensemble des réseaux concédés, la répartition des dépenses d'exploitation.

| | Dépenses (en millions) | Rapport % par rapport au total |
|---|---|---|
| Conseil d'administration..... | 1.031 | 0,02 |
| Personnel ..... | 1.803.393 | 40,93 |
| État (impôts)..... | 465.286 | 10,56 |
| Obligations..... | 617.674 | 14,02 |
| Actions..... | 133.068 | 3,02 |
| Autres dépenses (combustibles, travaux d'entretien, etc.)... | 1.385.682 | 31,45 |
| TOTAUX ..... | 4.406.134 | 100 |

### *D*) La marche du déficit des réseaux (1914-1920)

Malgré les mesures prises pour faire face au déficit, la situation financière des grands réseaux n'en demeura pas moins extrêmement critique, tant leurs budgets avaient été bouleversés par l'augmentation formidable de leurs dépenses.

C'est ce que montre le tableau que nous avons donné plus haut (voir page 168) où sont consignés les résultats d'exploitation de l'ensemble des six réseaux.

Dès le début de la guerre, l'équilibre financier des réseaux a été rompu. Pendant les deux premiers exercices 1914 et 1915, les dépenses d'exploitation se sont maintenues au-dessous de celles de 1913, mais les recettes de l'exploitation ayant sensiblement fléchi, le produit net fut inférieur à celui de 1913 et, au déficit relativement peu important de 1913, se substitua un déficit plus considérable.

En 1916 les recettes se rétablirent un peu au-dessus de celles de 1913, tandis que les dépenses commençaient leur mouvement ascendant. Le produit net se releva un peu et le déficit fut en légère diminution par rapport à 1915.

Mais, avec l'exercice 1917, la situation empira sérieusement en raison de l'ascension des dépenses. et le mouvement se précipita jusqu'en 1920. En 1919, les dépenses étaient supérieures aux recettes de 452.000.000 de francs et le coefficient d'exploitation s'élevait à 105 pour 100. L'année 1920 fut la plus critique : par rapport à 1913, les dépenses de l'exercice s'étaient accrues de 470 pour 100, alors que les recettes n'avaient augmenté que de 166 pour 100 : le coefficient moyen d'exploitation passa à 135 pour 100 et le déficit atteignit près de 3 milliards.

Pour la période comprise entre 1914 et 1920, le déficit total des chemins de fer français (non compris les indemnités de cherté de vie

ou autres à la charge de l'État, dont le montant total à dépassé 1.000.000.000 de francs), s'est élevé, ainsi que nous l'avons dit, à un total de 6.188.000.000 de francs, se répartissant ainsi, suivant les réseaux :

| | | |
|---|---|---|
| Nord | 1.560 | millions |
| Est | 550 | — |
| P.-L.-M | 1.210 | — |
| P.-O | 794 | — |
| Midi | 471 | — |
| Etat | 1.595 | — |

On sait qu'en vertu des conventions de 1883, ce déficit devait être couvert de la façon suivante :

En ce qui concerne les Compagnies de l'Est, du P.-O. et du Midi, qui ont toujours joui de la garantie d'intérêts, c'est l'État qui a dû couvrir leur déficit.

Quant aux Compagnies du Nord et du P.-L.-M., la garantie d'intérêts expirait pour elles au 31 décembre 1914; leur déficit de 1914 (soit au total 103.000.000 de francs) a pu être couvert par l'État; mais, pour les années postérieures à 1914, une loi du 26 décembre 1914 les a autorisées à imputer leurs insuffisances à leur compte d'établissement, c'est-à-dire que leur déficit a dû être couvert par l'emprunt.

Enfin, en ce qui concerne le réseau de l'État, son déficit est demeuré intégralement à la charge du Trésor.

QUATRIÈME PARTIE

# Le nouveau Régime des Chemins de fer

## CHAPITRE PREMIER

### La Nécessité d'un nouveau Régime des Chemins de fer

Les réseaux, on s'en rend compte facilement, ne pouvaient demeurer plus longtemps dans une situation financière telle que celle que nous venons de décrire. L'imputation au compte d'établissement des déficits des réseaux du Nord et du P.-L.-M. n'était qu'une mesure provisoire, à laquelle il avait fallu recourir pendant les hostilités, mais qu'il n'était pas possible de prolonger après la guerre. Quant au déficit des autres réseaux, réseau de l'État et Compagnies jouissant de la garantie d'intérêts, il pesait lourdement sur le budget de l'État. Il était donc indispensable de trouver une formule qui pût assurer l'équilibre financier des réseaux et qui, dans l'avenir, déchargeât le budget de l'État, démesurément grossi déjà par les charges résultant de la guerre.

Enfin, d'un point de vue plus général, la nécessité se faisait sentir de modifier le régime existant.

Il fallait tout d'abord consolider le crédit des Compagnies sur lequel pesait, de plus en plus lourdement, la proximité de la fin des concessions, et, en ce qui concerne les réseaux du Nord et du P.-L.-M., l'absence de garantie de l'Etat ; un crédit solide était d'autant plus nécessaire aux Compagnies qu'elles allaient être obligées d'emprunter des sommes considérables pour les travaux de réfection de l'outillage et d'électrification des voies.

D'autre part l'indépendance complète des réseaux de chemins de fer, consacrée par les conventions antérieures, si elle avait eu l'avantage de provoquer une émulation favorable au progrès, avait, par contre, l'inconvénient de contrarier le développement de certains grands courants commerciaux et de favoriser une diversité de matériel, de signaux, voire même de tarifs, qui aurait risqué d'entraver la renaissance écono-

mique de la France. Il était nécessaire d'améliorer les méthodes d'exploitation par une coordination plus étroite des réseaux et par une unité de direction qui faisait défaut jusque là.

Enfin beaucoup de bons esprits considéraient que les grands intérêts du pays n'étaient pas suffisamment représentés dans la gestion des chemins de fer : certes les Compagnies avaient ouvert largement la porte de leurs Conseils d'administration aux commerçants, aux industriels et aux agriculteurs ; elles tenaient le plus grand compte des desiderata exprimés par les groupements économiques, par les unions des voyageurs ; et il en était de même du gouvernement ; mais les grands intérêts économiques du pays demandaient davantage.

Le régime pratiqué depuis l'origine des chemins de fer jusqu'à la guerre avait eu des avantages incontestables pour les réseaux et la politique pratiquée jusqu'alors avait répondu aux besoins du pays : c'est cette politique, nous l'avons montré plus haut, qui avait aidé la France à gagner la guerre et qui lui avait permis de se constituer un des réseaux les plus denses du monde entier ; ce réseau représentait, en effet, avant la guerre, 13 kilomètres de chemins de fer par 10.000 habitants, contre 8,3 en Angleterre, 9,7 en Allemagne, 11,8 en Belgique. Mais ce régime avait besoin d'être modifié pour être mis en harmonie avec les exigences d'une situation nouvelle.

Nous avons déjà montré comment les réseaux et l'administration avaient préparé les voies, pendant la guerre, à l'œuvre de coordination qui s'imposait : ils avaient mis au point l'unification des tarifs, l'unification des types de matériel roulant, de matériel de la voie, l'unification des conditions de travail, l'unification des traitements des agents ; ils avaient élaboré un statut uniforme pour le personnel, comprenant, avec une représentation des agents, des garanties de contrôle au point de vue de leur avancement et de la discipline et, dans une certaine mesure, du fonctionnement des services. Ils avaient pris aussi, nous l'avons vu, un certain nombre d'initiatives en commun, décidé la création de services collectifs pour les études du matériel, le contrôle de l'utilisation des wagons, pour l'exploitation des forêts coloniales en vue de l'approvisionnement en traverses, etc.

Il ne restait aux pouvoirs publics qu'à consacrer, par un acte fondamental, cette coordination, à la rendre encore plus étroite, de même qu'à donner aux réseaux, par un assainissement de leur situation financière, les moyens de vivre et de se développer.

---

## CHAPITRE II

### Les Principes du nouveau Régime

C'est à ces desiderata que répond la nouvelle organisation consacrée par la convention passée entre les grands réseaux de chemins de fer et l'Etat le 28 juin 1921, ratifiée, au regard de l'Etat, par la loi du 29 octobre suivant et, par les Compagnies, au cours des mois de décembre 1921 et janvier 1922. D'un mot on peut dire que le nouveau régime assure une concentration de tous les efforts du pays pour une exploitation vraiment nationale des chemins de fer. La nouvelle organisation conserve les Compagnies existantes et le régime des concessions avec le principe de l'association financière entre les réseaux et l'Etat, ainsi que les deux réseaux de l'Etat ; mais, d'une part, il assure l'unité de direction et la coordination des réseaux ; d'autre part, il associe aux administrations de réseaux toutes les forces économiques, administratives, financières ou techniques de la France : enfin il consolide la situation financière et le crédit des Compagnies en créant une certaine solidarité financière entre les réseaux et en prescrivant l'équilibre entre leurs charges de toute nature et leurs recettes.

#### 1° L'organisation administrative

L'organisation administrative comprend trois organismes superposés : à la base, les réseaux tels qu'ils existaient jusque là, avec leurs Conseils d'administration et le Conseil de réseau des chemins de fer de l'Etat. Aucun changement n'a été apporté à l'administration proprement dite des Compagnies, ni à leurs statuts. En dehors de l'organisation commune, chaque réseau conserve ainsi son organisation intérieure et son exploitation propre ; rien n'est changé non plus dans les rapports des Compagnies avec leurs actionnaires et leurs obligataires. Nous verrons d'ailleurs plus loin que le dividende des actionnaires, s'il n'est plus garanti directement par le budget de l'Etat, est encore assuré par l'Etat, grâce à un jeu de garanties superposées.

D'autre part, pour toutes les questions intéressant l'ensemble des réseaux, un nouvel organisme intervient, le *Comité de direction* des grands réseaux.

Ce Comité est composé de dix-huit membres (1), à raison de trois représentants de chaque réseau : pour les Compagnies, deux administrateurs désignés par le Conseil d'administration de la Compagnie et le directeur; pour le réseau de l'Etat, le directeur, le président et le vice-président du Conseil de réseau. Le Comité choisit lui-même, parmi ses membres, son président et son vice-président.

Le Comité de direction délibère sur toutes les questions qui intéressent l'ensemble des réseaux et notamment sur les mesures à prendre en vue d'assurer entre eux la coordination technique, ainsi qu'une liaison étroite et constante de leurs services ; sur les tarifs, les règlements techniques d'exploitation et de signalisation, les types de matériel fixe et de matériel roulant, les règles de répartition du trafic et de partage des recettes, les conditions générales d'échange du matériel roulant ; sur les modifications à apporter au statut ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération du personnel et aux institutions de retraites ; sur les règles générales de délivrance des facilités de circulation, enfin sur es conditions générales d'exploitation des chemins de fer de grande et de petite ceinture de Paris.

A ce Comité, le directeur général des chemins de fer au ministère des Travaux publics siège comme commissaire du gouvernement ; il peut demander l'inscription à l'ordre du jour de telle question qu'il juge utile. Il a, d'autre part, le droit de réclamer une seconde délibération si elle lui apparaît nécessaire.

Les délibérations sont prises à la majorité des voix, chaque réseau ne disposant que d'une voix ; en cas de partage, la prépondérance est attribuée au réseau auquel appartient le président ou le vice-président qui préside effectivement la séance. Les décisions prises par le Comité de direction engagent tous les réseaux.

L'unification, au point de vue technique, de tous les grands réseaux se trouve ainsi assurée, puisque, pour toutes les questions intéressant l'ensemble des réseaux, les décisions sont prises comme s'il n'en existait qu'un seul.

Un correctif indispensable a été apporté à cette règle ; si, en matière de tarifs, de répartition de trafic ou d'échange de matériel, un réseau croit être lésé par les conséquences financières résultant pour lui des décisions prises par le Comité de direction, il peut demander une indemnité

(1) Ce nombre a été porté à vingt et un par suite de l'accession ultérieure à cette nouvelle organisation du réseau d'Alsace et de Lorraine, représenté, comme le réseau de l'Etat, par le directeur, le président et le vice-président du Conseil de réseau.

qui est à la charge des autres réseaux intéressés. Cette indemnité est fixée et, s'il y a lieu, répartie par voie d'arbitrage.

Tout en réalisant la coordination technique entre les réseaux, il était nécessaire également d'assurer une concordance entre l'intérêt général du pays et l'exploitation de chaque réseau, pour les affaires l'intéressant seul, ou de l'ensemble des réseaux, pour les affaires communes : dans ce but, on a appelé les représentants de l'Etat et des grands intérêts économiques de la nation, comme aussi les représentants du personnel, à collaborer avec les Compagnies. A cet effet, on a créé un nouvel organisme, le *Conseil supérieur des chemins de fer.*

Ce Conseil est composé, depuis le rattachement du réseau d'Alsace et de Lorraine, en sus du président, nommé par décret rendu sur la proposition du ministre des Travaux publics, de 71 membres comprenant : d'une part, les 21 membres du Comité de direction et 14 agents élus par le personnel au scrutin de liste à raison de 7 agents des classes moyennes et 7 du petit personnel ; d'autre part, 35 membres représentant les intérêts généraux, soit 12 fonctionnaires, représentant les ministères des Travaux publics, des Finances, de la Guerre, des Affaires étrangères et 23 membres, représentant les grands groupements du Commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture ; ces derniers sont nommés par le ministre sur la proposition des divers groupements auxquels ils appartiennent.

Le directeur général des chemins de fer au ministère des Travaux publics siège également au Conseil supérieur comme commissaire du gouvernement.

Le Conseil supérieur, à la différence du Comité de direction, n'est pas chargé de l'administration des réseaux ; son rôle consiste à orienter la politique générale des transports et à éclairer le gouvernement et les réseaux sur les besoins économiques du pays. Il est saisi obligatoirement par le ministre des Travaux publics des questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière technique, commerciale, administrative et financière. Il donne également son avis sur les questions importantes concernant un ou plusieurs réseaux dont le ministre juge utile de le saisir.

Sont notamment de sa compétence les questions suivantes : concessions de lignes nouvelles, modifications à la constitution des réseaux, mesures relatives à la modification du régime financier des réseaux, programmes de travaux complémentaires, d'électrification, de raccordement des réseaux entre eux et avec les ports, programmes d'acquisition de matériel roulant, règlements généraux d'exploitation et méthodes de signalisation, mesures relatives à la police et à la sûreté des chemins de fer, modifications périodiques dans le service des trains, tarifs, conventions avec les chemins de fer étrangers pour la création de voies nouvelles ou le partage du trafic, autorisations d'émission d'obligations.

Il est également appelé à intervenir à propos de questions relatives au statut, aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraite du personnel.

Les décisions du Conseil supérieur sont prises à la majorité des voix des membres présents. Celles de ses délibérations qui portent sur des questions rentrant dans la compétence du ministre, c'est-à-dire celles pour lesquelles les lois, conventions et règlements confèrent à celui-ci un pouvoir de décision, doivent être soumises à son approbation. Le ministre ne peut passer outre aux avis de ce Conseil qu'après avoir provoqué de sa part une seconde délibération.

Le ministre peut même déléguer une partie de ses pouvoirs au Conseil; dans ce cas, ses délibérations sont exécutoires de plein droit, si le ministre n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois.

Deux organes distincts, se superposant à l'administration propre à chaque réseau, concourent ainsi au fonctionnement des chemins de fer : un organe consultatif, le Conseil supérieur, qui n'émet que des vœux et ne donne que des avis (sauf sur les questions pour lesquelles le ministre lui a délégué ses pouvoirs), et un organe de gestion pour les questions communes aux réseaux, le Comité de direction, qui a un pouvoir de décision propre.

*Le ministre des Travaux publics* conserve d'ailleurs les pouvoirs importants qui lui étaient dévolus antérieurement en ce qui concerne le contrôle et la police générale des chemins de fer. Sur certains points ses pouvoirs sont même renforcés.

En ce qui concerne les tarifs, par exemple, il peut, désormais, à toute époque, après approbation du Conseil des ministres, et après avis du Conseil supérieur, requérir l'abaissement des tarifs spéciaux dont le taux lui paraîtrait contraire à l'intérêt général. Avant d'user de ce droit, le ministre doit inviter le ou les réseaux intéressés à soumettre à son homologation des propositions d'abaissement. Faute par eux de déférer à cette invitation, il provoque l'avis du Conseil supérieur. Si le Conseil estime que l'abaissement est justifié, il présente aux lieu et place des réseaux intéressés, des propositions qui sont soumises à l'homologation ministérielle. Le ministre peut, avec l'assentiment du Conseil des ministres, prescrire cet abaissement, même après avis contraire du Conseil supérieur émis dans une seconde délibération.

Le ministre peut également, après avis du Conseil supérieur, abaisser tout ou partie des tarifs, lorsque les tarifs excèdent les besoins des réseaux ; ils sont alors ramenés au taux nécessaire pour équilibrer les recettes et les charges du fonds commun des réseaux, dont nous parlerons plus loin.

D'autre part, le ministre des Travaux publics voit dorénavant ses

pouvoirs généraux d'intervention nantis d'une sanction qu'il ne possédait pas autrefois.

Lorsqu'il a pris une décision rentrant dans la limite de ses pouvoirs, cette décision s'impose aux réseaux. Faute par eux de s'y conformer, le ministre leur notifie une mise en demeure, à la suite de laquelle il peut procéder, aux frais des réseaux, à l'exécution d'office des mesures prescrites. D'autre part, dans le cas où le ministre doit statuer, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés, pour parer à l'insuffisance des installations d'un réseau, de son personnel ou de son matériel, à raison des besoins déjà constatés et des besoins à prévoir, il doit provoquer l'avis du Conseil supérieur des chemins de fer avant d'adresser une mise en demeure aux réseaux intéressés.

### 2° L'organisation financière

Telles sont les bases de l'organisation administrative nouvelle. L'organisation financière devait être mise en concordance avec elle.

Le but à atteindre était double : il fallait, d'une part, liquider le passé, mettre fin aux difficultés nées de la guerre ; d'autre part, préparer l'avenir, en instituant un régime financier permettant aux réseaux de se suffire à eux-mêmes et décharger le Trésor des lourdes avances qu'il devait leur consentir.

Du moment que les réseaux perdaient, en partie, leur autonomie administrative, ils ne pouvaient plus conserver entière leur autonomie financière.

L'unification administrative des réseaux pouvant, dans certains cas, porter atteinte aux intérêts de tels d'entre eux, il fallait instituer entre eux une certaine solidarité financière et assurer l'équilibre de leurs recettes et de leurs dépenses. On y est parvenu grâce à la combinaison suivante : désormais les réseaux en excédent viennent au secours des réseaux en déficit ; cette combinaison est assurée par l'institution d'un fonds commun à tous les réseaux et par la révision périodique des tarifs, de manière à assurer l'équilibre général des recettes et des dépenses.

Les raisons qui ont fait envisager l'institution d'une solidarité financière entre les réseaux sont faciles à comprendre. Certains réseaux bénéficient, pour leur exploitation, d'une situation privilégiée : tel réseau, par exemple, réseau de plaine, à industries prospères et à gros trafic est, au point de vue financier, dans une situation plus favorable que tel autre réseau, purement agricole, dont une partie des lignes se trouve en montagne, et dont le rendement est peu élevé. Si les tarifs sont les mêmes sur les deux réseaux, le second peut se trouver, certaines années,

en déficit, et le premier en excédent, alors même que tous deux seraient aussi bien administrés l'un que l'autre. Il a paru équitable que le premier vienne au secours du second. C'est ce que réalise la nouvelle convention par l'institution du *fonds commun.*

Voici comment fonctionne ce fonds commun. Chaque réseau prélève, sur ses recettes, ses dépenses d'exploitation, les charges de son capital (y compris le dividende des actions, dont le montant, égal au dividende garanti prévu par les conventions de 1883, n'est plus susceptible de plus-value), et la prime de gestion dont il sera parlé plus loin ; si le chiffre des recettes de son exploitation dépasse le total de ces prélèvements, il verse la différence à une caisse commune à tous les réseaux appelée le fonds commun ; dans le cas contraire, il reçoit du fonds commun ce qui lui manque.

Ce sont les réseaux riches, le Nord, le P.-L.-M. et l'Est (1) qui perdent le plus à ce régime, puisqu'ils ne peuvent plus disposer librement de leurs recettes ni, par conséquent, accroître leur dividende. Il est vrai que, pour le Nord et le P.-L.-M., cette renonciation à l'accroissement du dividende a eu pour contre-partie le rétablissement jusqu'en fin de concession de la garantie du dividende de leurs actions, puisque cette garantie avait cessé au 31 décembre 1914 et, pour le réseau de l'Est, un allongement de la durée de la garantie, celle-ci devant, antérieurement, aux termes de la convention de 1883, prendre fin en 1934. C'est le réseau de l'Etat qui bénéficie le plus du fonds commun, puisque c'est lui qui a et qui aura encore pendant longtemps le plus gros déficit.

Il convient de remarquer également que le Trésor renonce dorénavant au partage des bénéfices avec les Compagnies, puisque le dividende est fixé à un chiffre invariable.

Si le fonds commun doit débourser plus qu'il ne reçoit, c'est le Trésor qui fait l'avance ; mais le ministre peut demander aux réseaux de lui faire cette avance en émettant des obligations. C'est une avance momentanée, car il faut que, par un relèvement des tarifs ou par un versement de l'Etat, l'équilibre entre les recettes et les dépenses soit rétabli. Un nouveau principe apparaît ainsi dans les chemins de fer, c'est que, comme n'importe quelle industrie, les réseaux doivent équilibrer leurs recettes et leurs charges ; les tarifs devront être révisés périodiquement, c'est-à-dire augmentés ou diminués de façon à réaliser cet équilibre.

En fait, cependant, le principe de l'équilibre des recettes et des dépenses ne joue pas complètement pendant les premières années, car un relèvement trop considérable des tarifs, déjà majorés, eût porté un grave

(1) Nous envisageons ici la situation de ces réseaux telle qu'il est légitime d'espérer qu'elle sera après la remise en état des régions dévastées par la guerre.

préjudice à l'industrie ou au commerce du pays, déjà fortement handicapés par la guerre, et entravé la renaissance économique de la France.

Aussi a-t-il été décidé que l'ajustement périodique des tarifs ne pourrait se faire que dans les limites des maxima fixés tous les cinq ans par le Parlement, lequel conserve ainsi son pouvoir de contrôle en la matière. Les maxima sont actuellement fixés, en principe, à 100 pour 100 pour les voyageurs et 180 pour 100 pour les marchandises, par rapport aux limites des cahiers des charges, et sont établis jusqu'au 31 décembre 1926 ; au delà de ces maxima, les augmentations de tarifs devront être soumises à la ratification du Parlement tout en étant appliqués provisoirement en attendant cette ratification. D'autre part, il est stipulé que jusqu'à cette époque les révisions de tarifs ne pourront intervenir que dans la limite compatible avec la situation économique générale.

Pendant cette période transitoire, si le fonds commun est en déficit, les Compagnies peuvent, à la demande de l'Etat, émettre pour son compte, comme nous l'avons déjà dit, des obligations dont les annuités leur seront remboursées par le Trésor.

Ultérieurement, lorsque les versements du fonds commun dépasseront ses encaissements, le Conseil supérieur des chemins de fer proposera au ministre des Travaux publics de décider les augmentations de tarifs nécessaires pour rétablir l'égalité entre les versements et les encaissements annuels du fonds commun et combler le déficit antérieur, de telle sorte qu'au bout d'une période maximum de deux années, le fonds commun ait remboursé au Trésor public toutes ses avances afférentes aux exercices 1927 et suivants ; le relèvement des tarifs devra en même temps être tel qu'il permette d'assurer le remboursement au Trésor des annuités restant à courir pour le service des obligations émises par les réseaux, de 1921 à 1926, les six premières annuités restant cependant d'une façon définitive à la charge de l'Etat.

Les augmentations de tarifs proposées par le Conseil supérieur seront applicables de plein droit, si le ministre des Travaux publics, après avis du ministre des Finances, n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois.

Plus tard, lorsque les encaissements du fonds commun, après remboursement des avances à lui faites par le Trésor public, dépasseront ses versements, l'excédent servira à constituer une réserve dont le maximum sera fixé par le ministre des Travaux publics, sur la proposition du Conseil supérieur des chemins de fer ; lorsqu'au 31 décembre d'une année l'excédent des encaissements du fonds commun dépassera le maximum de la réserve, le surplus appartiendra à l'État.

Dans ce dernier cas, lorsque le fonds commun aura versé des excédents au Trésor, le ministre pourra, après avis du Conseil supérieur,

abaisser tout ou partie des tarifs de manière à équilibrer, le mieux possible, les recettes et les charges du fonds commun.

Dans cette organisation, il y avait un danger à éviter ; c'est que les réseaux, assurés de ne pas demeurer en déficit et de recevoir un dividende, quels que soient les résultats de l'exploitation, ne montrent pas une activité suffisante dans leur gestion. C'est pour éviter cet écueil que la nouvelle convention a institué une *prime de gestion*, dont le but est d'inciter les réseaux et leur personnel à développer le trafic et à rendre l'exploitation la plus économique possible.

Une prime est accordée aux réseaux et une autre aux agents.

La prime allouée aux réseaux, c'est-à-dire aux actionnaires, en ce qui concerne les réseaux concédés, est basée sur l'importance des recettes, qui sont fonction du trafic, et sur les économies réalisées : elle est d'autant plus élevée que le trafic du réseau est plus important et que sa gestion est plus économique.

Elle se compose de deux éléments : le premier, égal à 3 pour 100 de l'excédent de la recette de l'exercice considéré par rapport à celle de l'exercice 1920, étant entendu que les majorations appliquées aux tarifs de base n'entrent pas dans le calcul des recettes. Lorsque cet excédent dépasse 20 pour 100 de la recette de 1920, le taux applicable au surplus est ramené à 2 pour 100. Le second élément est égal à 1 pour 100 de la diminution, par rapport à l'exercice 1920, de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses ou, si les recettes sont supérieures aux dépenses, 1 pour 100 du total de l'excédent par rapport à 1920.

A partir de l'exercice qui suivra celui où l'équilibre sera réalisé, c'est-à-dire où les recettes de l'ensemble des réseaux seront au moins égales au total des prélèvements, la prime, calculée comme il vient d'être indiqué, sera majorée de 1 pour 100 de la diminution de l'insuffisance ou de l'accroissement de l'excédent par rapport à l'exercice d'équilibre.

En sens contraire, des pénalités sont prévues : s'il y a augmentation, par rapport à l'exercice 1920, de l'insuffisance des recettes comparées aux dépenses, une pénalité égale à 2 pour 100 de cette augmentation est appliquée au réseau. Cette somme doit être retranchée de la prime de l'exercice suivant et, si c'est nécessaire, des primes des exercices ultérieurs jusqu'à son complet amortissement.

Le montant de la prime revenant au réseau, calculée comme il vient d'être dit, subit un certain nombre de réductions ; si la prime dépasse le tiers du dividende garanti, la moitié de l'excédent doit être versée au fonds commun ; si, après ce versement, il dépasse les deux tiers de ce dividende, les deux tiers du nouvel excédent sont également versés au fonds commun.

La prime revenant au personnel des réseaux a pour but d'inciter

les agents au maximum de rendement. Elle est formée des mêmes éléments que la prime allouée aux réseaux, mais ils sont doublés jusqu'au moment où le total de la prime allouée au personnel représente 1,50 pour 100 de la recette de l'exercice considéré (déduction faite des majorations). A partir de cette limite, le doublement ne joue plus; la prime continue de croître par l'addition du surplus des deux éléments non doublés.

La prime constitue un avantage important pour les agents, puisqu'elle leur est acquise quels que soient les résultats financiers de l'exercice, qu'il se solde en perte ou en bénéfice ; à cet égard, le système de prime est bien plus avantageux pour le personnel qu'une simple participation aux bénéfices. Cette prime devant être plus forte si les recettes d'exploitation sont plus élevées, c'est-à-dire si le trafic est plus important et si les dépenses d'exploitation ont pu être réduites, le personnel doit se sentir intéressé à l'exécution d'un bon service, sans toutefois risquer d'être lésé si le service est défectueux. D'autre part, tandis que la convention nouvelle stipule que, lorsque la prime revenant au réseau dépasse un maximum déterminé, le surplus sera versé en totalité ou en partie au fonds commun, aucune limitation n'est prévue pour la part de prime revenant au personnel.

La prime est répartie entre tous les agents sur les bases suivantes qui ont été fixées par un décret du 29 septembre 1922 : un quart de la prime est réparti par tête entre tous les agents ; le surplus est partagé entre eux d'après l'importance de leur grade et suivant les notes obtenues dans l'année par chacun d'eux, étant entendu que les agents mal notés sont privés de prime.

La loi a prévu de quelle façon la prime sera acquise par le personnel. L'agent peut demander que la prime qui lui revient lui soit remise en totalité. Il peut demander également que la moitié de la prime soit versée à une société coopérative du personnel du réseau, gérée par les agents; un compte lui est ouvert et, avec le quart des sommes inscrites à son compte, l'agent a la faculté d'acquérir des actions de son réseau ; ces actions demeurent déposées dans la caisse de la société. L'agent peut affecter tout ou partie des sommes ou actions portées à son compte à des œuvres d'assurance et de prévoyance sociales instituées par des associations d'agents de chemins de fer reconnues d'utilité publique.

A toute époque, l'agent qui a accepté de faire partie de la coopérative, peut s'en retirer ; dans ce cas, et aussi dans le cas où il quitte le réseau, il reçoit les actions dont il est propriétaire et, en outre, le reste des sommes inscrites à son compte soit en capital, soit sous forme de rente viagère. En cas de décès d'un agent en activité de service, la totalité des sommes inscrites à son compte revient à ses ayants droit.

L'agent peut disposer de sa prime d'une autre façon : il peut demander

que la deuxième moitié de sa prime, ainsi que tout ou partie de la première moitié de celle-ci, qu'il n'aura pas versée à la coopérative, soit remise à une autre caisse autonome, gérée également par le personnel, qui constitue une sorte de caisse d'épargne des agents de chemins de fer, effectuant pour le compte de ceux-ci des achats de titres. Par l'intermédiaire de cette caisse, les agents peuvent acheter des actions de leur réseau, des obligations de chemins de fer ou des valeurs émises par l'Etat ou garanties par lui, ou opérer des versements à des œuvres d'assurance et de prévoyance sociales. Les titres achetés au nom des agents leur sont remis et ceux-ci peuvent, à toute époque, retirer tout ou partie des sommes figurant au crédit de leur compte.

Ainsi donc les agents ont la faculté de disposer de leurs primes comme ils l'entendent. On se borne à mettre à leur disposition deux organismes nouveaux, une caisse d'épargne, analogue aux établissements de cette nature, et une coopérative, dont le principal but doit consister à acheter des actions du réseau, de façon à permettre aux agents d'être représentés dans les assemblées d'actionnaires.

A l'heure actuelle, cette coopérative et cette caisse d'épargne n'ont pas encore été créées, le personnel paraissant se désintéresser de leur constitution.

Les avantages que le nouveau régime confère aux agents de chemins de fer sont donc importants : non seulement ceux-ci en retirent des avantages pécuniaires, comme la prime, mais ils peuvent aussi, par l'intermédiaire de leurs représentants au Conseil supérieur, influencer directement la politique des transports, émettre toutes suggestions susceptibles d'améliorer le fonctionnement des chemins de fer, en même temps que défendre leurs intérêts professionnels.

Ils ont enfin la possibilité, grâce aux actions qu'ils peuvent acquérir eux-mêmes ou que la société coopérative du personnel pourra acheter en leur nom, d'intervenir dans les assemblées d'actionnaires.

Notons enfin, puisque nous parlons du personnel, que la loi approbative de la convention du 28 juin 1921 a organisé une procédure à employer pour le règlement des conflits d'ordre collectif qui pourraient s'élever entre un ou plusieurs réseaux et le personnel à propos des questions de rémunération ou de travail. Ces conflits doivent être réglés par un tribunal arbitral constitué ainsi qu'il suit : deux arbitres désignés par les représentants des réseaux au Conseil supérieur, deux autres désignés par les représentants du personnel à ce même Conseil, appartenant à la catégorie ou aux catégories du personnel intéressé dans le conflit; un cinquième arbitre, qui est de droit président du tribunal arbitral, doit être désigné par le Conseil supérieur délibérant sans les représentants des réseaux et du personnel, et choisi en dehors du Conseil supérieur.

*Les obligations nouvelles*

Dans le nouveau régime les Compagnies ont, comme antérieurement, à effectuer des emprunts pour l'exécution des travaux de construction des lignes nouvelles, l'extension et la réfection des gares, l'amélioration des installations et du matériel, l'électrification. En ce qui concerne les lignes nouvelles, la convention met les dépenses de construction à la charge de l'Etat pour quatre cinquièmes, et du réseau intéressé pour un cinquième, mais on a prévu que l'Etat pourrait demander au réseau, comme antérieurement, de lui faire, pour sa part, l'avance des fonds nécessaires à la construction des lignes.

Il a fallu modifier le régime antérieur des émissions d'obligations. La nouvelle convention n'ayant pas prorogé la durée des concessions, les délais d'amortissement des obligations à émettre eussent été trop courts pour que ces titres pussent être remboursés avant le terme des concessions sans surcharger outre mesure les réseaux ; d'autre part, les travaux exécutés depuis 1921 profiteront surtout à l'Etat, puisque les réseaux lui feront retour dans un délai maximum de quarante ans. Il eût été injuste de laisser la dépense de ces travaux à la charge exclusive des réseaux.

Aussi a-t-on décidé que les obligations nouvelles seraient amortissables dans un délai maximum de 60 ans, l'Etat devant prendre à sa charge cet amortissement après les Compagnies, lorsqu'il entrera en possession des réseaux. Les obligations comportent des tranches successives comprenant chacune une période de vingt années. Pour chaque tranche, la durée d'amortissement est échelonnée entre 60 ans pour les obligations émises dans la première année, et 40 ans pour les obligations émises dans la vingtième.

Ces obligations sont émises par chacun des réseaux pour ses besoins propres, après approbation du ministre des Travaux publics sur l'avis du Conseil supérieur et du ministre des Finances. Les titres sont d'un modèle uniforme pour tous les réseaux et portent seulement une mention spéciale indiquant le réseau qui en fait l'émission.

Pendant la durée de la concession du réseau, les charges des obligations nouvelles sont assurées par les prélèvements prévus sur les recettes d'exploitation du réseau et, en cas d'insuffisance, par le fonds commun. A l'expiration de la concession, les dites charges sont supportées par l'Etat. Ainsi le paiement du dividende, devenu fixe, et l'amortissement sont garantis en premier lieu par les recettes du réseau; en second lieu, grâce à l'intermédiaire du fonds commun, par les recettes de l'ensemble des réseaux ; en troisième lieu, en cas d'insuffisance de ces recettes, par le Trésor public, celui-ci pouvant demander aux réseaux de se substi-

tuer à lui pour les emprunts destinés à avancer au fonds commun les sommes nécessaires au paiement des dividendes. Dans ce cas, ces avances doivent être remboursées ultérieurement sur les excédents du fonds commun, remis en équilibre par un ajustement des recettes et des dépenses.

*Les clauses nouvelles de rachat*

Sous le régime des conventions de 1883 les conditions de rachat d'une concession de chemins de fer étaient les suivantes : l'État devait payer à la Compagnie une annuité égale au produit net moyen des sept années qui avaient précédé le rachat, déduction faite des deux plus faibles, et égale, au minimum, aux charges garanties, pour les réseaux bénéficiant encore de la garantie d'intérêts ; d'autre part, les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les combustibles et approvisionnements, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, devaient être rachetés « à dire d'experts ».

Cette dernière clause était devenue l'un des principaux obstacles au rachat : par suite de la hausse considérable des prix, le rachat à dire d'experts aurait coûté extrêmement cher à l'Etat ; c'était une dépense de plusieurs milliards, qui eût rendu pour lui le rachat très onéreux . aussi voulut-il se réserver des conditions plus favorables pour procéder au rachat, s'il jugeait opportun d'y recourir. La nouvelle convention comporte une formule échappant aux fluctuations des prix des matériaux; elle est basée sur la valeur du matériel au prix d'inventaire, diminuée d'une certaine somme pour tenir compte de l'usure.

Le remboursement du matériel, en cas de rachat ou en fin de concession, est réglé de la façon suivante :

Le matériel en service au moment où la nouvelle convention est entrée en vigueur, c'est-à-dire au 1er janvier 1921, doit être payé au prix où il figure à l'inventaire, diminué d'un quarantième par année de service, les concessions en cours devant durer encore, au maximum, quarante ans.

Pour le matériel acquis depuis le 1er janvier 1921, les conditions de son rachat sont encore plus avantageuses pour l'Etat ; la valeur de reprise, telle qu'elle est déterminée dans l'alinéa ci-dessus, est en outre réduite au nombre de cinquantièmes égal au nombre des années restant à courir depuis l'année d'imputation jusqu'à la fin de la concession ; cette valeur ira donc en diminuant au fur et à mesure que l'on approchera du moment où la concession prend fin.

Le prix de reprise des approvisionnements est le prix de revient.

Quant à l'annuité à servir à la Compagnie en cas de rachat, elle est

fixée, sauf sur quelques points de détail, dans les mêmes conditions qu'auparavant : mais, pour tenir compte du trouble causé par la guerre, il est fait abstraction, pour la détermination du produit net d'exploitation, des résultats des années 1914 et suivantes jusqu'au 31 décembre 1920. Le produit net est déterminé en comprenant dans les recettes d'exploitation les versements faits par le fonds commun à la Compagnie, et, dans les dépenses, ceux faits par la Compagnie au fonds commun. Dans l'annuité de rachat, il n'est tenu compte ni de la part de prime revenant au personnel, ni, pour les Compagnies du Nord et du P.-L.-M., des annuités correspondant au remboursement des insuffisances de guerre.

Toutefois on a voulu mettre les réseaux, pendant quelques années, à l'abri d'une menace immédiate de rachat effectué dans les conditions indiquées ci-dessus, afin de les inciter tout de suite à améliorer leur exploitation ; et il a été décidé qu'au cas où l'Etat procéderait au rachat d'un réseau avant le 1er janvier 1928, les objets mobiliers existant, ou en cours d'exécution, sur ce réseau, au 1er janvier 1914, seront repris forfaitairement, d'après leur valeur d'inventaire diminuée d'un quart pour tenir compte de l'usure. Pour les réseaux ayant une dette de garantie avant la guerre, il a été décidé que cette dette viendrait en déduction de la valeur ainsi calculée de ces objets ; cette dette serait arrêtée au 31 décembre 1913, mais augmentée des intérêts simples courus depuis le 1er janvier 1921 jusqu'au jour du rachat.

### *La liquidation du passé*

Restait à liquider le sort des dettes contractées par les réseaux, avant la guerre et pendant les hostilités, pour combler leur déficit, et à mettre fin aux difficultés et aux litiges nés de la guerre ou antérieurs à la guerre.

En ce qui concerne les dettes d'avant-guerre, contractées par les Compagnies de l'Est, du P.-O. et du Midi au titre de la garantie d'intérêts, on ne pouvait obliger ces Compagnies à les rembourser dans les conditions prévues aux conventions de 1883, puisque ces réseaux perdaient la possibilité d'accroître leurs bénéfices au delà du dividende garanti et, par là même, d'effectuer des remboursements à l'Etat. Il a été convenu que ces dettes demeureraient à la charge des réseaux, mais que ceux-ci seraient déchargés du paiement des intérêts de cette dette (sauf dans le cas spécial, indiqué plus haut, de rachat de la concession avant le 1er janvier 1928). Le montant de ces intérêts représentait quatorze millions environ par an. Le paiement de ces dettes n'est exigible qu'en fin de concession ou en cas de rachat.

Quant aux dettes contractées par les réseaux pendant la guerre pour couvrir leur déficit, il eût été injuste de les laisser à leur charge, puisqu'ils ont été, pendant la guerre, réquisitionnés et exploités comme des réseaux d'Etat ; l'Etat a donc fait remise aux Compagnies de l'Est, du Midi et de l'Orléans, des dettes contractées par elles au titre de la garantie d'intérêts pour les années 1914 et suivantes. Il a fait remise également aux Compagnies du Nord et du P.-L.-M. de ces mêmes dettes pour l'année 1914, année pendant laquelle elles bénéficiaient encore de la garantie d'intérêts.

D'autre part, l'Etat a décidé de rembourser à ces deux dernières Compagnies, par voie d'annuités, les sommes empruntées par elles depuis 1915, et afférentes au déficit des exercices 1915 et suivants. En prenant à sa charge les insuffisances de guerre, l'Etat français s'est inspiré de ce qui a été fait à l'étranger, notamment en Angleterre et aux Etats-Unis.

L'Etat a confirmé, dans la nouvelle convention, l'engagement qu'il avait pris envers les sinistrés, par la loi du 26 décembre 1914, et envers les réseaux, en particulier par la loi du 17 avril 1919, de les indemniser des dommages subis du fait de la guerre. Il s'est engagé à remettre les réseaux, dans les parties détruites ou détériorées par les faits de guerre, dans l'état matériel où ils se trouvaient le 2 août 1914, en ce qui concerne notamment leur matériel roulant, leur outillage et leurs approvisionnements.

L'Etat peut se faire avancer par les réseaux les sommes nécessaires à la réparation de ces dommages. C'est là une nouvelle application de l'association financière de l'Etat et des grands réseaux et un nouvel hommage rendu à la solidité du crédit des Compagnies. Dans ce cas, l'Etat remboursera au réseau les charges effectives des emprunts émis pour couvrir cette avance.

De leur côté, les réseaux se sont engagés expressément à ne rien réclamer à l'Etat français à titre de dommages de guerre ; ils ont subrogé l'Etat dans tous les droits à réparation qu'ils eussent été en droit de formuler, en vertu du traité de paix, contre l'Allemagne et ses alliés, réserve faite, toutefois, des dommages causés à leur domaine privé.

Ajoutons enfin, pour terminer ce qui a trait au règlement du passé, que les Compagnies se sont désistées de toutes leurs réclamations, de toutes leurs instances contre des actes législatifs ou administratifs antérieurs à la convention nouvelle. Certaines de ces réclamations portaient sur des sommes importantes.

---

## CHAPITRE III

### Observations générales sur le nouveau Régime des Chemins de fer

Telles sont les caractéristiques essentielles du nouveau régime des chemins de fer qui est entré rétroactivement en vigueur, au point de vue financier, le 1er janvier 1921. Que doit-on attendre de la nouvelle organisation ?

Sans doute, peut-on, et on n'a pas manqué de le faire, lui adresser des critiques d'ordres divers. Mais on peut dire cependant que la nouvelle convention, dans les conditions où elle a été élaborée, répond aux nécessités non pas seulement du présent, mais de l'avenir.

Dans le présent, elle a déchargé l'Etat d'une partie des sommes considérables qu'il devait débourser chaque année pour venir en aide aux réseaux ; elle a fortifié le crédit des Compagnies.

Dans l'avenir, elle donnera aux réseaux la possibilité de faire face à toutes leurs charges financières, sans appel au budget de l'Etat ; elle leur permettra d'avoir un outillage en rapport avec les besoins du trafic ; elle leur fournira les moyens de réaliser le vaste programme d'électrification des chemins de fer, qui porte sur un total de près de 9.000 kilomètres et entraînera une dépense de plus de 5 milliards. Enfin elle associera au fonctionnement des réseaux, grâce à la collaboration des représentants du Commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture au Conseil supérieur, toutes les forces vives de la nation et contribuera ainsi efficacement à l'expansion économique de la France.

---

# CINQUIÈME PARTIE

# Annexes

## CHAPITRE PREMIER

## Renseignements particuliers concernant les cinq grandes Compagnies

Tous les réseaux ont été éprouvés par la guerre, comme on l'a pu voir dans les chapitres précédents. Mais ils n'ont pas tous été exposés de la même façon aux contre-coups de la lutte, et leur rôle a varié en raison de leur position géographique respective.

Les réseaux qui eurent le plus à souffrir des hostilités furent ceux que leur situation plaçait au centre même de la zone combattante, c'est-à-dire les réseaux du Nord et de l'Est. Leur sort était intimement lié à celui des armées, auxquelles ils durent fournir une coopération de tous les instants. En sens contraire, ils reçurent l'aide des troupes du génie pour un grand nombre de travaux. Entre l'élément civil et l'élément militaire, l'entente fut complète.

### a) Le Réseau du Nord jusqu'à l'Armistice (1)

Menacée dès le début par l'invasion de la Belgique, la Compagnie du Nord dut faire face à une double tâche : transporter les troupes et évacuer les populations menacées.

Nous avons dit que la mobilisation avait exigé, sur ce réseau, un total de 6.519 trains et que l'évacuation des populations civiles avait comporté le transport, en dix jours, vers Paris, d'un million et demi d'habitants des régions du Nord. Cependant, la rapidité même de l'invasion avait imposé à la Compagnie un autre devoir : celui de ne laisser aux mains de l'ennemi qu'un minimum de matériel utilisable. En fait, ainsi que nous l'avons vu, 74 locomotives seulement ne purent être transportées ; elles étaient en réparation et privées de roues. Outre son

(1) On pourra se reporter, pour plus de détails, à la remarquable conférence faite par M. Javary, directeur de l'exploitation de la Compagnie du Nord, à la Société industrielle du Nord, en janvier 1921, sur « L'effort du réseau du Nord pendant et après la guerre ».

propre matériel, la Compagnie assura le sauvetage de 658 machines de l'Etat belge, de 175 machines du Nord belge et d'un certain nombre d'engins appartenant à des lignes d'intérêt local ou à de grosses entreprises industrielles.

Pour mesurer l'importance de ce premier effort, il suffit de signaler que, par suite de l'avance à marches forcées des armées de l'aile droite allemande, le réseau restant à la disposition de la Compagnie était réduit, au mois d'août 1914, à 1.500 kilomètres, sur 3.840 kilomètres qu'il comportait lorsque s'étaient ouvertes les hostilités. Chose plus grave : de ce résidu de réseau, les deux tronçons principaux ne communiquaient plus entre eux que par une ligne à voie unique et à fortes rampes.

Survint alors la victoire de la Marne et le refoulement des armées du général von Klück. L'envoi incessant des renforts destinés à s'opposer à la tentative de débordement de celles-ci correspondit à un mouvement de 2.169 trains de troupe sur des lignes à moitié déboulonnées et des ouvrages d'art chancelants. Et à ce moment l'évacuation (en sens contraire de la marche des troupes) des fugitifs et du matériel belge se poursuivait : 1.277 locomotives et 5.320 wagons belges passèrent ainsi par la ligne du littoral.

C'est alors que la résistance héroïque des troupes de l'Yser stabilisa la situation et que la Compagnie du Nord put se livrer tout entière à la réfection de la partie de son réseau libérée par l'offensive de la Marne.

Cette partie du programme comportait la remise en état d'ouvrages d'art importants, comme le pont de Laversine, le pont de Verberie et le viaduc de Poix, qui furent reconstruits dans des délais que l'on n'eût pas envisagés en temps ordinaire, alors que l'on avait cependant d'autres facilités.

Mais il devint bientôt évident que les lignes du service ordinaire, ainsi rétablies, ne suffiraient pas au trafic intense que requérait la défense du front.

Le nombre de trains à lancer journellement dans les deux sens pour l'envoi des renforts, des munitions et des vivres et pour l'évacuation des malades et blessés était tel qu'il nécessita bientôt l'ouverture de gares régulatrices nouvelles, la création de lignes stratégiques, le doublement des lignes existantes. L'intensité des transports peut s'apprécier par quelques chiffres ; sur les 1.950 kilomètres de voies que comportait le réseau du Nord au moment de la stabilisation des fronts, circulèrent en moyenne, par jour, 800 à 900 trains militaires. Tandis qu'avant la guerre, les techniciens contestaient la possibilité de faire plus de 72 trains par jour, dans chaque sens, sur une ligne à double voie puissamment outillée, on réalisa ce tour de force de faire passer, entre Amiens et Etaples, 120 trains quotidiennement pendant plus d'un mois.

Certain jour, le chiffre de 147 fut même atteint, soit deux fois plus que le maximum théorique.

Pour pouvoir accomplir plus intégralement le travail prodigieux que les circonstances lui imposaient, la Compagnie, en collaboration avec les autorités militaires françaises et anglaises, renforça, dans des proportions considérables, la capacité de transport des lignes d'arrière, par exemple, par le doublement des lignes Saint-Omer-en-Chaussée à Saint-Roch, Amiens à Canaples, puis Canaples à Doullens, Doullens à Frévent et Frévent à Saint-Pol. Des lignes nouvelles furent établies, de Moreuil à Marcelcave et de Fenquières-Broquiers à Ponthoile. Ces travaux furent menés avec une célérité remarquable ; la construction de cette dernière ligne, à double voie et de profil normal, en est un exemple frappant. Ordre fut donné, le 22 avril 1918, de l'entreprendre, et 114 jours plus tard, soit le 16 août, elle était mise en service avec ses 176 kilomètres de voies principales, 34 kilomètres de voies de garage, gares en bois, alimentations d'eau, communications téléphoniques, etc...

Jusqu'à la fin de 1918, l'autorité militaire française édifia de 500 à 600 installations nouvelles, représentant de 5.000 à 6.000 kilomètres de voies. Les Anglais, de leur côté, avaient posé 1.300 kilomètres de voies. A cet effort de l'Angleterre, il convient d'ajouter celui qu'elle a fait pour la fourniture de matériel roulant. Le nombre de véhicules qu'elle amena en France par ferry-boats fut, en chiffres ronds, de 1.200 locomotives et 56.000 wagons.

Le personnel de la Compagnie du Nord fut astreint à un labeur écrasant. On ne doit pas perdre de vue que, d'une part, un certain nombre d'agents étaient mobilisés aux armées ; d'autre part, 12.000 agents étaient demeurés dans les pays envahis. Cela représentait 19.000 hommes de moins sur le réseau, soit les deux tiers de l'effectif normal. Aussi, en dépit de l'embauchage de femmes et de l'aide apportée par l'armée, les 44.000 agents de tous ordres réunis se trouvaient-ils en quantité très inférieure aux effectifs du temps de paix. Mais ces braves s'efforcèrent de compenser cette infériorité par leur dévouement, ils ne ménagèrent ni leur temps, ni leurs peines ; M. Javary, directeur de l'exploitation de la Compagnie, dans sa belle conférence que nous avons mentionnée plus haut, a cité le cas de mécaniciens restés soixante-douze heures sur leur machine, labeur rude, et souvent effectué sous le feu même de l'artillerie allemande.

Non moins remarquable a été l'évacuation rapide des ateliers et dépôts de Longueau et Amiens, menacés d'envahissement, vers les installations de Saint-Etienne-du-Rouvray (réseau de l'Etat), et l'aménagement de ces dernières. La Compagnie a pris possession des halls de Saint-Etienne entièrement vides et, au bout de quelques semaines, tout s'y

trouvait installé : machines-outils, transmissions, et même force motrice.

Mais cette abnégation du personnel en présence du danger devait se payer d'un prix douloureux : 217 agents furent tués et 400 blessés en accomplissant leur service.

### b) Le Réseau de l'Est jusqu'à l'Armistice (1)

L'effort de la Compagnie de l'Est fut analogue. Nous en avons donné maints exemples dans la partie principale de cette étude. Au début de la guerre, cette Compagnie dut évacuer une partie des populations qu'elle desservait, tout en continuant à assurer plus que jamais le transport des troupes. C'est surtout en 1918, au moment de l'attaque brusquée des Allemands (fin mars), que les difficultés de la Compagnie s'aggravèrent. Dès le mois de mars, elle voyait le nombre de kilomètres-trains militaires s'élever à plus de 1.700.000 contre 1.250.000 en janvier. Dès lors, la tâche du réseau devenait plus lourde qu'elle ne l'avait jamais été, et cependant ses moyens allaient décroître de jour en jour. Le réseau de l'Est, dans le courant du printemps de 1918, voyait tomber successivement ses communications de la vallée de la Vesle, puis de la vallée de la Marne ; la ligne de Paris à Nancy, artère principale de ses transports, était entre les mains de l'ennemi, de Château-Thierry à Epernay, à la fin de mai. Et malgré tous les repliements successifs brusquement imposés, l'intensité des transports de troupes ne se ralentissait pas. Le chiffre de 198 trains en 24 heures, affectés aux seuls transports de troupes était atteint le 5 mai.

Lorsqu'à la fin de juillet 1918 l'avance de l'ennemi fut définitivement enrayée, il fallut continuer, en l'intensifiant, l'effort militaire destiné à la reprise du mouvement en avant. Le réseau, au lieu de sortir épuisé de la crise précédente de quatre mois, atteignit le maximum de son rendement ; pour le mois de septembre, il assurait un total de 1.763.822 kilomètres-trains militaires, chiffre supérieur au maximum atteint en mars précédent.

### c) Le Réseau P.-L.-M. jusqu'à l'Armistice

Les réseaux de l'intérieur, sans avoir souffert aussi cruellement que les deux précédents, n'en ont pas moins eu une tâche considérable à remplir, par suite du rôle primordial des transports militaires, des nécessités du ravitaillement et de la desserte des usines de toute nature créées et développées pour les besoins de la Défense nationale.

---

(1) Les renseignements ci-dessous ont été empruntés à l'ouvrage du colonel Marchand (*Les Chemins de fer de l'Est et la guerre de* 1914-1918).

C'est surtout à partir d'octobre 1917 que les difficultés furent particulièrement grandes pour ces réseaux. Non seulement les transports nécessités par l'arrivée en France de l'armée américaine commencèrent à grossir, mais encore l'offensive allemande en Italie, qui exigea l'envoi d'urgence, à fortes densités, de troupes françaises et anglaises sur ce point, exigea un effort considérable sur lequel nous avons fourni des renseignements précis (voir p. 75). Il en résulta, notamment pour le P.-L.-M., une situation difficile qui se prolongea tout l'hiver. Le réseau n'était pas sorti de ces difficultés, que se déclanchait l'offensive allemande du 21 mars 1918, suivie, deux mois après, de celle du 27 mai. Ces deux offensives ayant privé les réseaux du Nord et de l'Est de leurs meilleures lignes, le P.-L.-M. dut, comme d'ailleurs les réseaux du P.-O. et de l'Etat, faire face à un transport intensif de troupes, de munitions et de matériel, juste au moment où, sous la poussée de l'ennemi, il avait à procéder aux nombreuses évacuations des régions menacées (repliement de gares régulatrices et stations-magasins, matériel de voie et d'aviation, matériel de santé, outillage d'usines, de matières premières et de produits fabriqués, de mobilier, etc...) C'est par milliers de wagons que se chiffrèrent, par jour, ces évacuations qui, malgré les difficultés du moment, se firent avec méthode, sans entraver le service des trains militaires (troupes, ravitaillement, munitions, transports sanitaires).

Malgré ces surcharges qui, dans l'ensemble, représentaient, d'après le nombre de trains militaires mis en marche, une aggravation de 30 pour 100, la Compagnie P.-L.-M. continua à faire face aux besoins les plus urgents du pays et même de l'étranger. Elle put non seulement assurer les transports de houilles extraites de ses charbonnages, mais encore participer largement à l'approvisionnement de l'Italie en combustible, en lui expédiant un tonnage journalier oscillant entre 10.000 et 13.000 tonnes, par Modane, Vintimille et les ports de la Méditerranée.

Au moment de l'armistice vinrent s'ajouter les transports réclamés, pour les besoins des alliés, par la démobilisation. Les Anglais, de retour d'Egypte ou de Palestine, durent traverser la France de Modane à Cherbourg, à raison de trois trains par jour. Les Italiens de France durent rentrer en Italie.

Le rapatriement des prisonniers, venant des camps d'Allemagne et des stations suisses, s'effectua par deux gares du P.-L.-M., Dijon et Lyon, qui fonctionnèrent comme centres de rapatriement et firent face à un mouvement de près de 300.000 hommes. Ce mouvement donna lieu à la mise en marche de 250 trains spéciaux, d'un parcours moyen de 500 kilomètres, auxquels il fallut affecter 40 rames de 50 wagons couverts, soit 2.000 wagons, 350 voitures de voyageurs et 150 machines.

### d) Le réseau P.-O. jusqu'à l'armistice

Bien qu'il fût, de par la nature des opérations militaires, un réseau de l'arrière, le réseau d'Orléans a fait preuve d'une activité, notamment en ce qui concerne les transports militaires, qui montre bien l'importance de toutes les lignes de chemins de fer dans une guerre comme la dernière guerre.

En août et septembre 1914, après les transports de mobilisation et de concentration, l'Orléans achemina 30 trains pour le transport d'une division marocaine, 201 pour le transport de troupes indiennes, 350 pour la base anglaise de Saint-Nazaire. En 1915, la Compagnie mit en marche 30.000 trains et transporta 3.700.000 officiers et soldats, et 583.000 chevaux. En 1916, elle dirigea sur Verdun, en février et mars, 230 trains de troupes, à une densité de 40 trains par 24 heures à certains jours. Lors de l'offensive de la Somme, en octobre, 150 trains furent expédiés à raison de 24 par 24 heures. En 1917, elle fournit 68 trains vides de 40 wagons pour le transport des troupes vers l'Italie. Pour l'offensive du Chemin des Dames, elle expédia 400 trains en mars et avril 1918, et 350 au cours des trois mois suivants.

D'autres travaux considérables furent ceux qui durent être entrepris pour le transport de l'armée américaine, dont il a été parlé déjà au cours de cet ouvrage (voir page 87).

De 50.000, chiffre des premiers mois de 1918, les débarquements montèrent rapidement à 100, 200, puis 300.000 hommes, avec des groupements de 55.000 en un seul convoi et, à cette surcharge énorme, vint s'ajouter une augmentation progressive du ravitaillement américain qui, en octobre 1918, atteignit 40.000 tonnes par jour contre 18.000 en juillet et 15.000 seulement en juin.

Par rapport à 1917, l'accroissement du ravitaillement américain fut donc considérable. Rien que sur le réseau P.-O., particulièrement intéressé à ces transports, les wagons chargés par ces services américains passèrent, en effet, de 13.000, chiffre de 1917, à 130.000 en 1918; leur nombre avait donc décuplé.

Quelques autres chiffres ne sont pas moins éloquents. En 1915, l'Orléans transporta, pour le ravitaillement, 385.000 wagons complets. Il assura le transport de 233.000 permissionnaires en provenance du front en 1915, 1.215.000 en 1916, 2.082.000 en 1917, 1.200.000 en 1918. De là un volume de trafic considérable, atteignant pour le réseau 166 pour 100 du temps de paix. En juillet 1917, le directeur du contrôle de la Compagnie écrivait : « Le tonnage kilométrique est double de celui pour lequel le réseau de l'Orléans était outillé avant la guerre. On par-

vient à le débiter, mais on fonctionne à la limite du rendement possible. » A cette époque, le trafic commercial, seul, atteignait 18.700.000 tonnes de petite vitesse, c'est-à-dire qu'il se rapprochait très sensiblement de celui d'avant-guerre.

Aussi l'usure du matériel se fit-elle sentir sur ce réseau avec autant d'acuité que sur les réseaux de la zone des armées. Mais, grâce aux mesures prises par la Compagnie, la situation de son parc de matériel n'était pas mauvaise en 1919 ainsi que cela résulte du tableau ci-dessous :

| | 1914 | 1919 |
|---|---|---|
| Locomotives | 2.084 | 2.178 |
| Matériel G. V. (voitures, fourgons) | 7.787 | 5.629 |
| Wagons | 42.433 | 52.483 |

Dès 1916, le même réseau avait pris une initiative intéressante dont les conséquences devaient être heureuses, la création d'une *Société maritime auxiliaire de Transports* (S. M. A. T.). Cette société fut constituée, le 15 avril 1916, au moment où la guerre sous-marine avait pour effet de raréfier les bateaux disponibles pour les transports et de porter le prix des frets à des taux jusque là inconnus. Les difficultés éprouvées pour assurer dans ces conditions ses approvisionnements en charbon anglais, suggérèrent à la Compagnie d'Orléans l'idée d'acquérir la propriété ou la jouissance d'un certain nombre de navires dont la gérance serait confiée à une société spéciale comprenant des armateurs particulièrement qualifiés. Grâce à une avance de fonds de 3 millions consentie par la Compagnie, la société put, dès sa constitution, devenir propriétaire de deux navires spécialement aménagés pour les transports de charbon. Puis la Compagnie réalisa l'acquisition d'une flotte de six navires, d'une portée en lourd totale de 30.000 tonnes environ; elle en confia la gérance à la société. Pendant les huit premiers mois de l'exploitation, le tonnage transporté put s'élever déjà à 133.070 tonnes. En 1917, trois des six navires constituant la propriété de la Compagnie furent coulés. Aussitôt, la Compagnie envisagea de nouvelles acquisitions : d'abord six charbonniers (d'environ 3.000 tonnes chacun), puis trois navires de 4.350 tonnes, enfin un navire de 3.500 tonnes, soit en tout dix navires nouveaux (dont six furent livrés dans le courant de l'année 1917). Le nombre des voyages effectués en 1917 fut de 864 contre 30 l'année précédente ; au cours de l'année 1918, trois des dix nouveaux navires furent perdus.

La Compagnie en commanda trois pour les remplacer, et passa une nouvelle commande de dix charbonniers, dont six devaient être livrés en 1920, et quatre au début de 1921. Le tonnage transporté s'éleva à

718.047 tonnes, en 1918, et à 826.239 tonnes en 1919. En 1920, la Compagnie loua en time-charter quinze navires. Le nombre des navires que la société eût à gérer, au cours de cet exercice, s'éleva au total de trente-cinq.

### c) Le Réseau du Midi jusqu'à l'Armistice

Quoiqu'il fût le plus éloigné du théâtre des hostilités, le réseau du Midi n'en a pas moins joué un rôle important et efficace dans l'œuvre de Défense nationale. Le présent aperçu montrera la solidarité qui exista, pendant et après la guerre, entre tous les grands réseaux et permettra de se faire une idée du concours que fournit à la Défense nationale le réseau situé à la plus grande distance du front. Ce réseau n'hésita pas à fournir aux autres réseaux toute l'aide dont ceux-ci avaient besoin pour faire face à leurs obligations. D'autre part, il sut faire rendre le maximum d'effet utile aux moyens restreints qui étaient demeurés en sa possession.

Plus de 3.000 agents du réseau étaient mobilisés. La septième section des chemins de fer de campagne, formée d'agents appartenant tous, à quelques unités près au réseau, fut utilisée dans la zone des armées et dans celle de l'intérieur. Dans la zone des armées, elle fut spécialement employée à la modification de la gare de Beauvais et à l'exploitation de la ligne Hazebrouck-Poperinghe. Une partie de la section fut même envoyée à Salonique. Dans la zone de l'intérieur, quelques-uns de ses détachements aidèrent le réseau de l'Etat et, après l'armistice, surveillèrent les chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.

Des locomotives furent fournies à l'armée d'Orient, à diverses poudreries et arsenaux, et aux réseaux du Nord, du P.-L.-M. et du P.-O. Au début de 1917, la Compagnie du Midi avait prêté 191 de ses locomotives et 10 pour 100 de l'effectif total de ses voitures utilisables ; 600 des véhicules de la Compagnie tombèrent aux mains de l'ennemi.

Le réseau mit en outre à la disposition des services de la guerre 371 kilomètres de voies, de nombreuses installations et céda à des établissements ou usines travaillant pour la Défense nationale une partie de l'énergie électrique servant à son exploitation.

En même temps, malgré son personnel réduit, et pour faire face au surcroît de trafic que la guerre entraînait sur certains points, la Compagnie procéda à l'agrandissement ou à la modification de certaines gares et de certains chantiers importants, notamment à Bordeaux, Albi, Montauban, Perpignan. Enfin, elle procéda à la construction d'usines hydro-électriques, à l'équipement électrique des lignes de la région pyrénéenne et à l'établissement, à Pauillac, d'un chantier de déchargement de combustibles.

Le nombre des militaires ou marins transportés par les trains ordinaires, après la période dite de concentration, de 1914 à 1918, a été de 16.700.000. Le tonnage des marchandises transportées pour l'administration de la Guerre a atteint, de 1915 à 1918 inclus, 13.000.000 de tonnes.

Parmi les transports importants de cette période, il faut citer aussi les charbons expédiés des ports de l'Atlantique aux chemins de fer de l'Etat italien. L'expédition journalière était de 15.000 tonnes, compliquant le service déjà intense de la ligne Bordeaux-Cette.

D'autre part, la Compagnie organisa dans ses ateliers, comme les autres réseaux, la fabrication de projectiles et d'engins divers pour la guerre.

En définitive, de tous les côtés où elle pouvait utilement le faire, la Compagnie du Midi a su exercer constamment son activité pour l'œuvre commune des chemins de fer français pendant la guerre.

---

## CHAPITRE II

### Le Réseau de l'État pendant la Guerre (1)

#### 1° Role du réseau de l'État

Comme les autres réseaux, le réseau de l'Etat a eu à assurer tout d'abord la mobilisation et les transports de concentration des corps d'armée se trouvant sur son territoire (quatre corps d'armée et partie de deux autres), puis, pendant toute la durée des hostilités, à pourvoir aux transports de troupes, de ravitaillement et de matériel, destinés à alimenter les armées.

En outre, il a partagé, avec le réseau du Nord, la lourde tâche d'assurer la réception et le service des transports de l'armée anglaise, puis, en 1918, avec le réseau d'Orléans, il a collaboré aux mouvements de l'armée américaine.

Tous ces transports militaires ont été exécutés sans défaillance, conformément aux plans établis.

En même temps, le réseau de l'Etat devait maintenir, autant que les circonstances le permettaient, le trafic commercial nécessaire à la vie du pays. En fait, en considérant les moyennes annuelles, ce trafic n'a jamais été inférieur de plus de 22 pour 100 à ce qu'il était avant la guerre. Une mention spéciale doit être faite des difficultés qu'il y a eu pour assurer la desserte des ports du réseau qui sont nombreux tant sur la Manche que sur l'Océan et où les arrivages ont été, dans les dernières années de guerre, plus de deux fois plus importants qu'auparavant, les courants d'arrivages ayant été en outre profondément troublés par la guerre sous-marine et par l'avance allemande dans le Nord au printemps de 1918.

Le réseau s'est tiré à son honneur de cette lourde tâche ; jamais les transports essentiels ne furent compromis.

S'il est parvenu à ce résultat, c'est grâce au dévouement de tous, grâce aussi à la politique que l'administration du réseau avait suivie avec vigueur depuis le rachat de l'Ouest et qui lui avait procuré de beaux moyens d'action.

---

(1) Cette partie de l'étude est due à M. Nadal, ingénieur en chef attaché à la direction des chemins de fer de l'Etat.

Le réseau de l'Ouest, au moment du rachat, ne possédait pas l'outillage général nécessaire à un grand réseau de chemins de fer ; ses voies, ainsi que son matériel roulant, étaient usés.

De 1909 à 1914, 2.500 kilomètres de voies furent renouvelés ; plusieurs lignes, notamment celle de Paris à Dieppe par Pontoise, furent mises à double voie ; de grandes gares de triage, Vernouillet, Gargenville, Trappes, Le Mans, Mézidon, Sotteville, ainsi que de nombreuses voies de garage et de garages actifs de gare à gare sur la ligne furent construites ; sur ses commandes de matériel roulant, le réseau avait reçu au moment de la guerre :

644 locomotives modernes puissantes, représentant 26 pour 100 de l'effectif de son ancien parc et plus de 60 pour 100 de sa puissance en chevaux-vapeur;

724 voitures à voyageurs dont 340 à bogies et les autres à grand empattement de types modernes, représentant 15 pour 100 de l'effectif du parc ancien et plus de 30 pour 100 de sa capacité.

17.000 wagons, la plupart de 20 tonnes, soit 35 pour 100 de l'effectif du parc ancien et 80 pour 100 de sa capacité.

En outre, le réseau avait aussi construit de vastes ateliers de réparation du matériel roulant : La Garenne-Bezons, Le Mans, Mézidon, Saint-Etienne-du-Rouvray.

Il était ainsi bien préparé aux événements.

En plus de son rôle comme transporteur, l'administration des chemins de fer de l'Etat a été chargée par le gouvernement de missions diverses dans des domaines se rattachant plus ou moins à son industrie et intéressant l'ensemble des chemins de fer français. Ces missions diverses ont eu trait à la gestion des parcs de matériel roulant étranger, à la commande ou à la réception de matériel de voies et de matériel roulant, à l'approvisionnement et à la péréquation des prix de combustibles minéraux. Il en sera question dans la deuxième partie de cet exposé.

## PREMIÈRE PARTIE

## Les Transports sur le Réseau de l'État

### 2° Transports militaires français

Le premier jour de la mobilisation fut le dimanche 2 août 1914. Du 3 au 19 août, le réseau assura les transports de mobilisation de quatre corps d'armée : III^e^, IV^e^, X^e^, XI^e^ et d'une partie de deux autres : IX^e^ et XVIII^e^, au moyen de 1.186 trains.

Ensuite il y eut, pendant toute la guerre, à assurer les courants d'alimentation du front en personnel, matériel de toute espèce, munitions,

vivres et approvisionnements divers, ainsi que les courants inverses d'évacuation, celui des trains sanitaires en particulier.

Ces courants vers le front subirent de grandes variations du fait des vicissitudes des opérations militaires et furent en outre troublés par des courants transversaux.

Depuis le printemps de 1917, en raison de la guerre sous-marine, les transports de troupes anglaises en Italie et en Orient, avec leur matériel et leurs approvisionnements, passèrent presque uniquement par la voie continentale, en provenance d'Angleterre par les ports de la Manche, traversant toute la France dans le sens du Nord-Ouest au Sud-Est.

Un autre grand courant diagonal dans le sens du Sud-Ouest au Nord-Est fut, en 1918, celui des transports américains.

En 1918, en outre, de graves perturbations sont apparues pour les transports sur le réseau lorsque l'offensive allemande rendit la grande artère Paris-Amiens momentanément impraticable. La ligne de Paris vers Dieppe dut alors être utilisée à son maximum de rendement et son débit atteignit 60 trains par jour dans chaque sens entre Pontoise et Serqueux. Heureusement que cette ligne avait été mise à double voie et équipée à la moderne dans le courant de 1913.

Pour leur expédition sur le front, en provenance du réseau de l'Etat, les *renforts en personnel et matériel* étaient groupés dans quatre gares de rassemblement en trains complets dirigés vers les gares régulatrices. Un certain nombre d'autres transports de troupes et de matériel nécessités par les opérations militaires, eurent lieu par trains spéciaux en dehors de ceux provenant des gares de rassemblement. L'importance de l'ensemble de ces expéditions fut, pour chacune des années, la suivante :

| | Nombre de trains | Nombre de wagons composant ces trains |
|---|---|---|
| 1914..... | 3.320 | 83.315 |
| 1915..... | 7.515 | 191.760 |
| 1916..... | 8.998 | 289.100 |
| 1917..... | 2.810 | 108.135 |
| 1918..... | 2.804 | 48.108 |

Les *approvisionnements en vivre et effets* provenant des stations-magasins et des établissements militaires, desservis par les gares du réseau, donnèrent lieu aux transports ci-après :

| | Wagons expédiés chargés |
|---|---|
| 1914-1915..... | 225.000 |
| 1916..... | 650.300 |
| 1917..... | 804.100 |
| 1918..... | 450.500 |

Les *transports de munitions* se faisaient surtout par trains complets et parfois par wagons expédiés isolément. Ci-après le relevé :

| | Wagons expédiés chargés |
|---|---|
| 1915 | 9.708 |
| 1916 | 144.160 |
| 1917 | 179.563 |
| 1918 | 100.390 |

Les *transports militaires divers* (chevaux, bestiaux, matériel d'aviation, rails, traverses, aciers, tanks, fourrages, bois, etc.) eurent l'importance suivante :

| | Wagons expédiés chargés |
|---|---|
| 1915 | 18.108 |
| 1916 | 82.968 |
| 1917 | 79.300 |
| 1918 | 136.708 |

Les *transports de macadam* pour la réparation des routes du front eurent une grande ampleur. En voici le relevé :

| | Wagons expédiés chargés | Tonnage transporté |
|---|---|---|
| 1915 | 74.085 | 740.860 |
| 1916 | 110.162 | 1.490.707 |
| 1917 | 95.485 | 1.339.614 |
| 1918 | 29.400 | 423.965 |

Si on récapitule, on trouve que les *transports militaires proprement dits destinés aux armées françaises* (en dehors de la desserte des usines de guerre) ont eu le volume suivant :

| | Wagons expédiés chargés |
|---|---|
| 1914-1915 | 601.976 |
| 1916 | 1.276.690 |
| 1917 | 1.266.583 |
| 1918 | 765.106 |

### 3° Concours prêté a l'armée anglaise

La plus grande partie des premières troupes anglaises débarquèrent en août 1914 au Havre, à Rouen et à Dieppe ; ces ports constituèrent jusqu'à la fin de la guerre des bases anglaises de première importance.

A partir du printemps de 1917, les transports de troupes anglaises et de ravitaillement, à destination de l'armée d'Orient et de celle d'Italie, s'exécutèrent de plus en plus par nos ports et nos lignes à l'exclusion de la voie de mer.

Le volume annuel des transports anglais est donné par les chiffres suivants :

| | Wagons expédiés chargés |
|---|---|
| 1914-1915 | 426.008 |
| 1916 | 609.644 |
| 1917 | 718.760 |
| 1918 | 311.645 |

En outre, le réseau de l'Etat mit à la disposition des Anglais un grand nombre d'installations de gares au Havre, à Dieppe, à Rouen et à Cherbourg, ainsi que les ateliers de réparation de locomotives de Saint-Etienne-du-Rouvray, près Rouen, dont le bâtiment principal venait d'être terminé au début de la guerre.

### 4° Transports américains

Les principales bases américaines furent Saint-Nazaire et Bordeaux correspondant aux deux lignes de communication de Saint-Nazaire-Tours-Bourges et de Bordeaux-Limoges-Bourges. Mais les ports de Brest, La Rochelle, La Pallice, Rochefort furent aussi largement utilisés et il fut même fait appel, dans le courant de 1918, à Granville, Saint-Malo, les Sables-d'Olonne, Marans et Tonnay-Charente ; enfin, le Havre, Rouen et Cherbourg furent utilisés pour certains transports américains venant d'Angleterre.

Les lignes du réseau de l'Etat principalement employées à partir d'avril 1918 furent :

Brest-Le Mans, avec continuation sur le réseau d'Orléans par Le Mans-Tours ;

La Rochelle et Rochefort à Saumur.

Dans le courant de 1918, les transports américains exigèrent sur le réseau de l'Etat 4.354 trains complets composés de 63.616 wagons.

D'avril à novembre, il est parti de Brest 732.000 hommes de troupes américaines.

De novembre 1918 à août 1919, les transports de déconcentration ont dirigé sur Brest 900.000 hommes, soit près de la moitié de l'armée américaine (2.100.000 hommes).

### 5° Importance relative des transports militaires

Que représentent les transports militaires par rapport au volume total des transports du réseau ? Pour toute l'année 1913, le nombre de wagons chargés de marchandises à petite vitesse fut de 4.300.000. Au cours des hostilités, le nombre des wagons P. V. chargés en trafic commercial fut notablement inférieur au chiffre précédent et descendit à 3.000.000 en 1918.

D'autre part, le nombre de wagons expédiés chargés pour les transports militaires, français, anglais et américains a varié, au total, comme suit :

| | Nombre de wagons expédiés chargés |
|---|---|
| 1914-1915 | 1.027.984 |
| 1916 | 1.886.334 |
| 1917 | 1.985.343 |
| 1918 | 1.140.367 |

Le nombre total de wagons chargés, transports militaires et transports commerciaux, atteignit donc près de 5.000.000, tout au moins en 1916 et en 1917, et le mouvement total des transports de petite vitesse fut supérieur de plus de 15 pour 100 à ce qu'il était avant la guerre ; ce qui ne put d'ailleurs être réalisé que grâce à la réduction du service des voyageurs.

Les transports militaires ont représenté environ 40 pour 100 du service total de petite vitesse.

### 6° Aide prêtée aux autres réseaux

Grâce aux améliorations poursuivies depuis 1909, le réseau, non seulement s'est trouvé parfaitement outillé pour tenir toutes ses obligations, mais a pu venir en aide aux réseaux voisins.

Dès les premiers jours de la mobilisation, 97 locomotives puissantes ont été prêtées au réseau de l'Est pour coopérer aux transports de concentration sur les lignes de Paris à Reims et de Paris à Châlons.

Pendant toute la guerre, le réseau de l'Etat a assuré le service des transports militaires sur la plus grande partie de la Grande-Ceinture ; on sait qu'ils ont été particulièrement importants, la Grande-Ceinture constituant une ligne de rocade du front Est sur le front Nord et inver-

sement ; il a fallu affecter à ce service un minimum de 60 locomotives prises parmi les plus puissantes du réseau.

En août et septembre 1914 eurent lieu les évacuations du matériel roulant belge et d'une partie de celui de la Compagnie du Nord, celle-ci ayant réussi à ne laisser que 74 de ses locomotives (celles qui ne pouvaient rouler) aux mains de l'ennemi. Tout ce matériel comprenant 1.277 locomotives, 1.100 voitures et 9.000 wagons belges, 400 locomotives Nord, après avoir traversé le réseau du Nord et ne pouvant pas s'écouler par la Grande-Ceinture absolument encombrée, était évacué par les lignes de jonction du réseau de l'Etat avec celui du Nord et les deux tiers ont dû être conservés sur les voies du réseau de l'Etat, le reste allant pour la plus grande partie sur le réseau d'Orléans. Il en résulta un très grand encombrement sur le réseau de l'Etat, particulièrement dans la région de Caen.

Plus tard, en 1917, les Belges, en vue de préparer leur rentrée dans leur pays, entreprirent de remettre en état leur matériel qui avait beaucoup souffert pendant l'évacuation précipitée et le réseau de l'Etat leur en fournit les moyens en mettant à leur disposition de vastes installations à Oissel, où les Belges purent organiser des ateliers de réparation et de remisage.

Le réseau de l'Etat prêta également son concours pour l'organisation des bases anglaises dans les régions de Rouen, du Havre et de Dieppe et mit, notamment, en avril 1915, à la disposition des autorités anglaises, à charge par elles de les garnir d'outillage, les nouveaux ateliers de réparation de locomotives de Saint-Etienne-du-Rouvray, près Rouen, dont le bâtiment principal, ayant une superficie d'un seul tenant de près de trois hectares, venait d'être terminé.

En avril 1918, lors de l'avance allemande jusqu'à proximité d'Amiens, la Compagnie du Nord dut évacuer ses ateliers de locomotives et de wagons d'Amiens qui, ayant recueilli antérieurement tout ce qui était venu d'Hellemmes-Lille au début de la guerre, formaient un centre de réparation d'une importance vitale pour le réseau du Nord. Le réseau de l'Etat mit à la disposition de celui du Nord ses ateliers de locomotives de Saint-Etienne-du-Rouvray, qui furent partagés avec les Anglais et, pour les wagons, ses ateliers de La Garenne-Bezons. Dans sa conférence de Lille, du 16 janvier 1921, M. Javary, ingénieur en chef de l'exploitation du chemin de fer du Nord, a reconnu le fait :

« Le personnel des ateliers d'Amiens, a-t-il dit, a déménagé toutes les machines-outils, il a émigré avec elles et il les a réinstallées dans l'espace de quelques semaines à la Garenne-Bezons, pour les ateliers de wagons, et à Saint-Étienne-du-Rouvray, près Rouen, pour l'atelier des machines dans des conditions qui valent d'être résumées en quelques mots. »

### 7° Transports commerciaux

A partir de la mobilisation, les services des trains commerciaux ont été subordonnés aux nécessités militaires. Au début, pendant toute la durée des transports de concentration, le service des trains de voyageurs a été considérablement réduit et les transports commerciaux de marchandises ont été en principe suspendus ; puis la circulation commerciale fut reprise progressivement.

Les lignes de banlieue comptaient 1.109 trains de voyageurs par jour avant le 1er août ; leur nombre fut réduit à 504 par jour.

Les 1.975 trains de voyageurs par jour des grandes lignes furent réduits à 550, soit à 4 trains par jour dans chaque sens sur les lignes à double voie et un train par jour dans chaque sens sur celles à voie unique.

Après les batailles de la course à la mer, quand le front commença à se stabiliser, le service des voyageurs fut augmenté progressivement. Dès la fin de novembre 1914, on faisait 596 trains par jour sur la banlieue et 1.015 sur les grandes lignes.

En avril 1915, 622 trains sur la banlieue et 1.058 sur les grandes lignes, par jour.

La circulation des trains de voyageurs se trouvait ainsi réduite à peu près de moitié sur ce qu'elle était avant la guerre et elle resta telle jusqu'après l'armistice.

En ce qui concerne les marchandises à grande et à petite vitesse, les transports commerciaux suspendus pendant la concentration furent repris à partir de septembre et améliorés à partir d'octobre 1914.

Sur les lignes des réseaux français autres que le réseau du Nord et celui de l'Est, il fut organisé deux zones de trafic. Dans la plus éloignée du théâtre des hostilités, on pouvait expédier jusqu'à concurrence de 10 wagons par jour d'un même expéditeur à un même destinataire. Dans la zone la moins favorisée, limitation à 5 wagons, portée par la suite à 10 wagons pour certaines catégories : bestiaux, céréales, combustibles, farines et vins.

Sur le réseau de l'Etat, il circulait deux trains de marchandises P. V. par jour dans chaque sens sur les principales lignes et un train dans chaque sens sur les autres.

Les chiffres suivants expriment l'importance des réductions de la circulation :

En août 1914, les recettes voyageurs furent inférieures de 59 pour 100 et les recettes marchandises de 82 pour 100 à celles d'août 1913 ;

En mars 1915, les recettes voyageurs furent inférieures de 23 pour 100 et celles des marchandises de 17 pour 100 à celles de mars 1914.

Le nombre des trains pour le commerce était subordonné à la nécessité de faire passer d'abord les transports militaires. Aussi, pour tirer tout le parti possible de la situation, il a fallu augmenter le tonnage des trains autant que le permettait la puissance des machines. Heureusement, le réseau était bien pourvu en locomotives puissantes, grâce aux 644 machines modernes qu'il avait reçues avant la guerre sur ses commandes depuis 1909. D'ailleurs, 240 nouvelles locomotives furent commandées en Angleterre dès juin 1915, ainsi que 3.000 wagons de 20 tonnes en Amérique.

Pour assurer les transports commerciaux malgré les priorités à donner aux transports militaires, la petite quantité de matériel roulant qui restait disponible et les suspensions temporaires de transports sur diverses destinations, on prit les mesures suivantes vis-à-vis du public :

Ouvrir les gares au service de petite vitesse les dimanches et jours fériés ;

Obliger les expéditeurs à utiliser à leur limite de charge ou de capacité les wagons mis à leur disposition ;

Obliger les destinataires à décharger sans délai les wagons faute de quoi ceux-ci étaient déchargés d'office aux frais du destinataire.

Malgré tous les efforts, une crise des transports se déclara sur tous les réseaux dès la fin de 1916 et elle alla en s'accentuant. Les réseaux se trouvaient dans l'impossibilité de satisfaire toutes les demandes de transports. En février 1917, un arrêté ministériel dut régler l'ordre d'urgence des expéditions de marchandises de petite vitesse, en répartissant celles-ci en trois catégories comprenant :

La première, les produits indispensables à la Défense nationale et les principaux produits alimentaires ;

La deuxième, les denrées de ravitaillement de deuxième nécessité ;

La troisième, le reste des transports.

Cette réglementation subsista jusqu'en octobre 1919.

### 8° Desserte des ports

Sur le réseau de l'Etat, les plus grosses difficultés provinrent de la desserte des ports, dont les principaux sont (abstraction faite de ceux de Nantes, Saint-Nazaire et Bordeaux, desservis surtout par le réseau d'Orléans) : Dieppe, Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg, Granville, Saint-Malo, Brest, Les Sables-d'Olonne, La Rochelle-La Pallice. En raison du ralentissement de la production à l'intérieur, le rôle assigné aux ports devint primordial ; d'une part, ils pourvoyaient aux besoins militaires en recevant, en même temps que les contingents alliés, les muni-

tions, les approvisionnements et l'outillage nécessaire à la conduite de la guerre ; d'autre part, c'était également par eux qu'arrivaient la plus grande partie des denrées ainsi que des matières premières indispensables au commerce et à l'industrie.

Les gares desservant les ports n'avaient pas les installations nécessaires pour recevoir des arrivages qui étaient bien plus importants qu'en temps de paix. Une première conséquence de cette situation fut d'obliger le réseau à créer par ses propres moyens des installations complémentaires permettant non seulement de recevoir les marchandises importées, mais aussi de les stocker tout le temps voulu avant de pouvoir les écouler progressivement à l'intérieur dans la mesure des disponibilités en moyens d'évacuation et dans la mesure où le permettait la congestion des lignes aboutissant aux ports.

La guerre sous-marine, qui atteignit son maximum d'intensité dans le premier semestre de 1917, vint encore compliquer la situation. La durée des transports par mer devant être réduite autant que possible, afin de diminuer les risques de torpillage, les expéditions de combustible de la Grande-Bretagne sur les régions normalement desservies par les ports de l'Atlantique furent dirigées presque uniquement sur les ports de la Manche et inversement, les céréales, cotons et aciers d'Amérique, généralement importés par le Havre, furent remis dans les ports de l'Atlantique, d'où résulta une perturbation profonde dans les courants de trafic et de nombreux transports irrationnels.

La crise atteignit son maximum d'intensité au cours de 1918. Après l'offensive allemande de mars, le front ayant atteint les abords d'Amiens et la principale artère du réseau du Nord étant paralysée, ainsi que les ports de Dunkerque, Calais et Boulogne, les ports de la Manche du réseau de l'Etat reçurent tout à coup un afflux formidable de marchandises, notamment de charbon anglais. Pour pouvoir les écouler vers l'intérieur, en forçant au maximum la circulation des trains de marchandises, il fut nécessaire de supprimer la plupart des trains de voyageurs sur les lignes intéressées.

L'effort du réseau ressort d'une façon frappante des chiffres suivants :

Les seuls ports desservis par le réseau de l'Etat avaient importé en 1913 un total de 12.000.000 de tonnes de marchandises. En 1918, ils ont importé 26.000.000 de tonnes, soit plus du double. Mais, par suite du déplacement des courants d'importation, le degré d'augmentation est beaucoup plus grand pour certains ports. A Brest, les importations en 1913 étaient de 355.000 tonnes ; en 1918, elles ont été de 929.000 tonnes, soit près du triple ; d'autre part, l'écoulement des marchandises de Brest vers l'intérieur correspond au maximum de la distance de transports par voie ferrée, donc au maximum de difficulté pour le chemin de fer.

La desserte des ports en wagons vides fut particulièrement difficile. Les wagons de tous les réseaux formaient un parc commun à la disposition de l'autorité militaire et une grande partie des wagons chargés suivaient normalement la direction de l'Ouest à l'Est, vers le front, d'où ils ne revenaient pas aisément.

La tâche qui a incombé alors au réseau de l'Etat excédait incontestablement ses moyens d'action. Néanmoins, il put éviter l'embouteillement de ses ports et, s'il y eut parfois quelques retards sur certains points et pour certaines catégories de marchandises dont l'acheminement n'avait pas un caractère indispensable d'urgence, jamais les transports essentiels ne furent compromis.

### 9° Variations du trafic commercial

De 1913 à 1920, le trafic commercial a varié comme suit :

| | Nombre de voyageurs (En millions) | | Tonnes de marchandises P.V. (En millions) | |
|---|---|---|---|---|
| | A toute distance | A 1 kilom. | A toute distance | A 1 kilom. |
| 1913..... | 136 | 3943 | 24,2 | 2914 |
| 1914..... | 111,5 | 3242 | 18,7 | 2253 |
| 1915..... | 90 | 3097,5 | 21 | 2522 |
| 1916..... | 108,9 | 3488,6 | 23 | 2696 |
| 1917..... | 115,1 | 3327 | 21,9 | 2730 |
| 1918..... | 125,3 | 3713 | 19,5 | 2263 |
| 1919..... | 143 | 4448 | 23,5 | 3086 |
| 1920..... | 136,8 | 4251 | 27,6 | 3586 |

On voit que le trafic voyageurs, après avoir baissé de 1914 à 1915 (maximum de baisse en 1915 : 22 pour 100 par rapport à 1913), a repris ensuite d'une façon continue pour atteindre en 1919 et en 1920 des chiffres supérieurs à celui de 1913.

Le trafic des marchandises a beaucoup baissé dans le deuxième semestre de 1914, s'est relevé ensuite progressivement jusqu'à redevenir en 1916 et en 1917 presque égal à ce qu'il était avant la guerre, s'est abaissé de nouveau en 1918 (baisse de 22 pour 100 sur 1913), puis est revenu en 1919 au chiffre de 1913 et l'a beaucoup dépassé en 1920.

Malgré les difficultés nées de la guerre, le réseau de l'Etat a donc largement contribué au maintien de la vie économique du pays.

### 10° Mobilisation d'une partie du personnel

Dès la mobilisation, les agents du réseau qui n'avaient pas encore six mois de présence, au nombre de 3.084, rejoignirent les drapeaux.

Le 30 août 1914, le gouvernement décida d'appeler aux armées le personnel du réseau faisant partie des six plus jeunes classes de la réserve de l'armée active (1910 à 1905 inclus), à l'exception des mécaniciens et chauffeurs; et une partie des agents de tous ordres des classes 1904 à 1887 titulaires d'un grade quelconque dans l'armée.

Ce contingent s'éleva à 13.966 hommes.

En outre, fut mobilisée une partie de la neuvième section des chemins de fer de campagne, comprenant avec ses cadres 558 hommes.

L'effectif envoyé sous les drapeaux atteignit ainsi 17.608 hommes, alors que l'effectif total du personnel du réseau était de 72.500 agents.

Il en restait 54.892 pour assurer le service, et le réseau de l'Etat devenait celui de tous les réseaux français qui avait le moins d'agents par kilomètre de ligne exploité (6,1 sur l'Etat, 6,4 sur le P.-O., 6,7 sur le Midi).

Mais les vides avaient porté très inégalement sur les différentes branches des services, en sorte que certaines d'entre elles se trouvèrent désorganisées. Il fallut se hâter d'améliorer la situation en faisant les ajustements nécessaires et en faisant appel à du personnel de remplacement : retraités, femmes, évacués des réseaux Belge, Nord et Est.

Il apparut, dès la fin de 1915, que ces moyens de fortune ne suffisaient plus pour maintenir le réseau en état de faire face à ses obligations et qu'il était nécessaire de demander le retour d'une partie tout au moins du personnel mobilisé. L'administration de la Guerre ayant reconnu le bien-fondé de cette demande, renvoya au réseau 5.000 agents dans le premier semestre de 1916 et 5.000 autres dans le premier semestre de 1917.

On sait que tous les réseaux, et celui de l'Etat en particulier, souffrirent beaucoup dans les deux dernières années de la guerre de la pénurie de personnel qualifié, le recrutement normal n'ayant pu naturellement se faire pour combler les départs pendant les cinq années qu'a duré la mobilisation générale.

Il suffira d'ajouter que, comme tous les Français, le personnel mobilisé fit brillamment son devoir au front ; pas moins de 2.300 agents du réseau sont morts pour la Patrie.

### 11° Le coefficient d'exploitation pendant la guerre

Le tableau ci-après donne le coefficient d'exploitation de 1913 à 1919 ; il donne également le coefficient moyen des Compagnies pendant la même période, ainsi que le nombre de points de différence :

| | Coefficients d'exploitation (pour 100) | | Nombre de points de différence |
|---|---|---|---|
| | Réseau de l'Etat | Réseau des Compagnies (moyennes) | |
| 1913..... | 85,5 | 59 | 26,3 |
| 1914..... | 82,9 | 65,3 | 17,6 |
| 1915..... | 88,1 | 62 | 26,1 |
| 1916..... | 89,9 | 65 | 24,9 |
| 1917..... | 100,1 | 67,6 | 32,5 |
| 1918..... | 98,8 | 78,1 | 20,7 |
| 1919..... | 112,2 | 103,6 | 8,6 |

On remarque sur le réseau de l'Etat, en 1917, une augmentation brusque du coefficient d'exploitation de plus de dix points par rapport au coefficient de 1916, augmentation qui ne se produit point à un degré égal sur les Compagnies, mais qu'on relève, et aussi importante, l'année suivante, en 1918, où le coefficient d'exploitation des Compagnies, égal à 67,6 pour 100 en 1917, passe à 78,1 pour 100 en 1918.

Sur le réseau de l'Etat, l'augmentation brusque du coefficient en 1917 est due à l'impulsion donnée aux réparations du matériel par le recours notamment à l'industrie privée, lequel a commencé dès la fin de 1916, tandis que le même effort n'a été fait par les Compagnies qu'un an après, à la fin de 1917.

Si, en effet, on dissèque les dépenses du réseau de l'Etat de 1917, on voit qu'elles ont passé de 367,5 millions en 1916 à 421.000.000 en 1917, augmentation de 53,5 millions. Les dépenses d'entretien du matériel ont progressé à elles seules de 20.000.000, le restant de l'augmentation s'expliquant ainsi : personnel, 3,5 millions ; exploitation et notamment indemnités pour pertes, avaries et retards, 5,3 millions ; combustible consommé par les locomotives, 22,7 millions.

Sur tous les réseaux, le coefficient d'exploitation a beaucoup augmenté ; dans la commune infortune, l'écart entre le coefficient du réseau de l'Etat et celui des Compagnies s'est fortement atténué.

En 1920, le coefficient d'exploitation moyen des Compagnies a été de 128 pour 100 et celui du réseau de l'Etat de 156 pour 100, différence de 28 points en faveur des Compagnies.

## DEUXIÈME PARTIE

## Missions diverses confiées au réseau de l'État par le gouvernement

### 12° Compte de location du matériel étranger. Matériel belge

En août 1914, une partie importante du matériel roulant des chemins de fer de l'Etat belge (en nombres ronds : 1.277 locomotives, 1.100 voi-

tures à voyageurs, 9.000 wagons) a été évacuée en France en traversant le réseau du Nord vers celui de l'Etat qui dut garder sur ses lignes la majeure fraction de ce matériel (environ les deux tiers).

Les locomotives, après être restées garées pendant assez longtemps, furent progressivement et à concurrence d'environ la moitié de l'effectif, louées, à partir de 1915, directement par les Belges aux réseaux et au service de l'artillerie lourde sur voie ferrée ; une autre partie fut plus tard louée aux Américains et le reste, hors d'état de faire du service, réparé ou garé à l'atelier d'Oissel, constitué entre temps par les Belges dans les dépendances du réseau de l'Etat. Les voitures à voyageurs furent peu à peu rassemblées dans ce même atelier d'Oissel.

Quant aux wagons, ils étaient entrés dès le début dans la circulation générale des réseaux. Le gouvernement belge ne tarda pas à réclamer au gouvernement français la régularisation de ce régime et le ministère de la Guerre (quatrième bureau) chargea le réseau de l'Etat de traiter avec le ministère belge des chemins de fer, au nom et pour le compte de l'ensemble des réseaux français, qui avaient donné leur adhésion à cette procédure, pour la location des wagons belges à partir du 1er octobre 1915, et pour toutes les questions se rattachant à l'usage de ce matériel.

Les pourparlers avec le gouvernement belge furent particulièrement laborieux puisque la convention de location préparée dès mars 1916 n'aboutit, après de multiples discussions et modifications, que le 4 juillet 1919 à une convention finale ratifiée le 26 juillet 1919 par le ministre des chemins de fer belge et le 6 août 1919 par le directeur des chemins de fer de l'Etat.

Après l'armistice, les Belges demandèrent, dès la fin de décembre 1918, le renvoi de leurs wagons en Belgique.

En vertu de la convention du 4 juillet 1919 (liquidation des comptes de location des wagons de l'Etat belge pris en charge à partir du 1er octobre 1915 par l'administration des chemins de fer de l'Etat français), le réseau de l'Etat devait payer, pour la location proprement dite jusqu'au 1er septembre 1919, une somme globale forfaitaire de 7.950.000 francs à répartir, pour le remboursement, entre tous les réseaux français.

### 13° Wagons anglais

En mai 1915, le gouvernement anglais commença à envoyer des wagons en France et jusqu'à fin décembre 1916, les wagons importés furent employés uniquement au service de l'armée anglaise, sauf 100 wagons frigorifiques remis au service du ravitaillement français.

En décembre 1916, les Anglais, sur les instances du ministère des Travaux publics, que préoccupait la pénurie de matériel en France, acceptèrent d'envoyer 20.000 wagons pour le service général des réseaux français.

Les wagons anglais importés de décembre 1916 jusqu'au 1er avril 1917 furent affectés partie au service de l'armée anglaise, partie aux transports français uniquement sur les réseaux Nord et Etat, les autres réseaux tenant ces wagons pour suspects en raison des difficultés d'attelage avec les nôtres. Cependant, les réseaux finirent par accepter de les employer et, au cours d'une conférence tenue en juillet 1917, il fut décidé d'un commun accord que le réseau de l'Etat seul représenterait tous les réseaux auprès des Anglais et immatriculerait tous leurs wagons, chaque réseau devant rembourser au chemin de fer de l'Etat la location des wagons qu'il emploierait d'après les constatations de l'inventaire mensuel.

Le réseau de l'Etat a donc assumé, à partir de décembre 1916, la charge de la réception et de l'immatriculation des wagons anglais, entre lesquels il ne fut plus fait de distinction à partir du 1er avril 1917, qu'ils fussent employés par l'armée anglaise ou dans le service général ; il assumait également la charge du règlement de comptes avec le gouvernement anglais, sauf à être remboursé par les autres réseaux des frais relatifs au matériel employé par chacun d'eux ainsi que des frais de réception des wagons, suivant une répartition proportionnelle.

Dans le courant de 1919, le réseau de l'Etat s'entendit avec les Anglais pour que la location des wagons prit fin le 1er octobre 1919 ; ces wagons, pour la plupart à châssis en bois, et qu'il n'était pas désirable pour ce motif de conserver en France, étaient peu utilisés et encombraient les voies.

Les Anglais commencèrent le rapatriement de leur matériel dans le courant de l'été 1919 ; il n'a été terminé qu'au début de 1921, après avoir donné lieu à beaucoup de difficultés dont les charges sont toutes retombées sur le réseau de l'Etat.

Le total des wagons anglais envoyés en France a atteint 55.350, et le montant des frais de location a été liquidé à la somme de 40.000.000 de francs en nombre rond.

### 14° Wagons-citernes allemands

En janvier 1919, le Commissariat général aux essences et combustibles obtint que les 150.000 wagons à livrer par les Allemands en vertu de la convention d'armistice comprendraient 1.500 wagons-citernes, dont

le Commissariat général aurait la libre disposition pour ses transports et qui seraient loués aux industriels qu'il désignerait. En vue de l'exécution de ce programme, le Commissariat général demanda et obtint que la gérance de ce parc de wagons-citernes fût confiée au réseau de l'Etat : les 1.500 wagons seraient concentrés à Argenteuil où le réseau en ferait la réception et l'immatriculation ; celui-ci établirait les contrats de location avec les industriels désignés par le Commissariat et percevrait, au compte du Trésor public, le montant de la location fixé également par le Commissariat; les frais de cette gérance lui seraient remboursés.

En conséquence, le réseau de l'Etat a établi un type unique de contrat conforme aux instructions données par le Commissariat général aux essences et par le directeur général des transports militaires et l'a fait signer aux usagers non sans de grandes difficultés, car ils étaient dispersés dans toute la France et beaucoup d'entre eux protestaient contre certaines clauses.

Au début d'août 1919, le réseau avait immatriculé 1.342 wagons-citernes attribués (exclusivement sur les indications du Commissariat aux Essences) à 63 usagers et se répartissant comme suit :

656 wagons aux raffineurs de pétrole ;

443 wagons à des industries chimiques, à des compagnies de transport, etc.

Pour l'excédent, le Commissariat avait accepté de passer des contrats avec des négociants en vin; mais, considérant qu'il sortait ainsi de ses attributions, il s'entendit avec le sous-secrétariat d'Etat du ravitaillement pour lui remettre 456 wagons en vue de leur affectation au transport des vins.

Ce changement augmenta les difficultés de gérance du réseau de l'Etat. D'abord, pendant la durée de non-attribution d'environ 300 wagons, ceux-ci, toujours concentrés à Argenteuil, ne tardèrent pas à encombrer cette gare et on fut obligé de les répartir dans des garages divers, ce qui constituait des mouvements difficiles à effectuer en raison de la crise de traction que subissait le réseau. En second lieu, tous les wagons n'étaient pas aptes au transport du vin, le pétrole et le vin ne faisant pas bon ménage, et il fallut faire des triages compliqués.

En dehors de ces opérations, très assujettissantes pour le réseau, les wagons-réservoirs ont donné lieu à beaucoup de circulations intempestives, provenant de ce que des gares de tous les réseaux renvoyaient ces wagons à Argenteuil au lieu de les retourner vides aux industriels dont le nom était cependant inscrit sur chaque wagon.

De nombreuses citernes furent égarées ; les industriels adressaient leur réclamation au réseau de l'Etat qui devait se livrer à des recherches difficiles.

Mais la plus grosse difficulté s'est produite à partir du mois de novembre 1919 au sujet de l'entretien des wagons-citernes. D'après la décision du 7 février 1919 de la direction générale des transports militaires, conformément à laquelle fut établi l'article 2 du contrat-type de location, l'entretien des wagons était à la charge du locataire, étant entendu toutefois qu'il ne serait pas tenu de fournir les pièces de rechange. Comme il s'agissait de wagons allemands, le réseau de l'Etat, lui non plus, ne disposait pas des pièces de rechange de cette nature. Un protocole additionnel à la convention d'armistice avait bien imposé aux Allemands la livraison des pièces de rechange correspondant à l'entretien, pendant une durée de six mois, des 150.000 wagons remis par eux et la livraison en question avait bien été faite à peu près complètement ; mais la durée de l'armistice a été supérieure à six mois, le stock de pièces de rechange fut épuisé et les Allemands refusèrent, malgré une pression énergique, de livrer un nouveau stock par anticipation à l'application de l'article 235 du traité de paix par la Commission des réparations.

Dès le début du mois de novembre 1919, le Commissariat aux essences signala au réseau de l'Etat que plusieurs wagons-citernes se trouvaient immobilisés sur le P.-L.-M. faute de pièces de rechange et que les locataires réclamaient énergiquement contre ce chômage forcé. Ultérieurement, la situation alla en empirant, le nombre de wagons ayant besoin de réparations devenant de plus en plus grand après un service d'une durée déjà supérieure à huit à dix mois. La seule solution possible et effectivement pratiquée, en attendant la livraison par les Allemands de nouvelles pièces de rechange, était de remettre aux industriels, comme cela était d'ailleurs prévu à l'article 7 du contrat-type de location, en remplacement des wagons avariés, d'autres wagons-citernes pris dans le parc d'Argenteuil suivant ses disponibilités. C'était en tout cas une nouvelle cause d'embarras et de sujétions pour le réseau de l'Etat.

Il fut passé en tout, jusqu'au début de 1920, 88 contrats de location.

En vertu de ces contrats, les usagers devaient verser, avant la livraison des wagons, une provision de 3.000 francs pour le premier véhicule loué, 2.000 francs pour le second, 1.000 francs pour chacun des suivants, avec maximum de 20.000 francs, quel que fût le nombre de wagons loués ; puis ils devaient verser un prix de location de un franc par hectolitre de contenance et par mois, lequel était facturé mensuellement.

### 15° Compte de location du matériel roulant américain

Ce matériel, comprenant en nombres ronds 1.980 locomotives et 38.000 wagons, est de trois origines différentes :

1° Une première partie composée de 1.300 locomotives et de 18.000

wagons a été envoyée par le gouvernement des Etats-Unis pendant la guerre pour servir aux propres transports de l'armée américaine, sous la gestion de l'état-major de cette armée, à l'exception de 300 locomotives remises aux réseaux français ; cette partie est habituellement désignée sous le nom de matériel « Pershing » et est restée en totalité en France après le départ de l'armée américaine ; elle est portée dans les écritures du Trésor à un compte spécial intitulé « Liquidation des stocks cédés par les Etats-Unis d'Amérique » ;

2° Une deuxième partie composée de 485 locomotives et de 19.860 wagons représente la majeure fraction de ce qui, au moment de l'armistice, était en construction en Amérique et à destination de l'armée américaine et que le gouvernement américain a offert de céder, à son prix de revient, au ministre des Travaux publics, proposition qui a été acceptée. Cette deuxième partie figure au compte spécial ouvert dans les écritures du Trésor en vertu de l'article 4 de la loi du 10 janvier 1919 et portant le titre « Voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local ». Elle est habituellement désignée sous le nom de matériel « Felton » ;

3° Enfin, une troisième partie comprenant 197 locomotives et 250 wagons-réservoirs, constituant un autre lot du matériel en construction en Amérique pour le service en Europe, fut achetée en mars 1920 sur le compte de la loi du 10 janvier 1919 et porte le nom de matériel « Slade ».

La valeur de ce matériel est, en nombre rond, de 1 milliard de francs.

Sauf 15 locomotives « Felton » vendues à la Roumanie, il a été réparti entre les divers réseaux, lesquels, en attendant de pouvoir en rembourser la valeur à l'Etat, doivent payer la location sur des bases fixées par le ministre des Travaux publics et acceptées par eux. Le ministre, par note du 18 octobre 1919, a chargé le réseau de l'Etat de tenir les comptes de cette location et d'en encaisser le montant au crédit du Trésor public.

### 16° Commande et réception de matériel de voie pour les ministères de la guerre et de l'armement

Dès la fin de 1915, le ministère de la Guerre (quatrième bureau) a chargé le réseau de l'Etat de l'approvisionner en rails pour les lignes du front, en passant des marchés en Amérique ; il y a eu ainsi quatre commandes successives : la première du 23 novembre 1915, la dernière du 21 novembre 1916, comportant ensemble 204.090 tonnes de rails (correspondant à environ 1.940 kilomètres de voie) et 10.650 tonnes d'éclisses, dont le montant franco quai New-York s'est élevé à 8.944.522 dollars.

A partir de la fin de 1916, le ministère de la Guerre a passé directe-

ment ses commandes en Amérique par l'intermédiaire de la Mission française aux Etats-Unis, mais le réseau de l'Etat a continué à être chargé de la réception en France.

Le total du matériel de voies ainsi reçu en France est le suivant :

435.716 tonnes de rails et 21.495 tonnes d'éclisses, représentant 5.240 kilomètres de voie ; 6.366 tonnes de boulons et tire-fond ; 3.000 branchements.

Ce matériel est arrivé non seulement par les ports du réseau : Le Havre, Brest, Nantes, Saint-Nazaire, La Pallice et Bordeaux, mais également par les ports de Bayonne, Marseille, Calais et Dunkerque.

Pour ces réceptions, le réseau a eu à traiter avec des entrepreneurs de débarquement dans les ports, opérant sous sa surveillance, et à assurer l'expédition du matériel aux parcs militaires de la zone des armées. En raison de l'irrégularité des arrivages de navires et de la pénurie de plus en plus grande de matériel roulant à mesure que la guerre se prolongeait, il y a eu beaucoup de difficultés à fournir les wagons nécessaires pour ces transports et, en 1918, cela est devenu à certains moments impossible. Le réseau a donc été obligé de créer, à proximité des principaux ports d'arrivée : Le Havre, La Pallice et Bordeaux, des parcs de stockage de rails.

En outre des commandes du quatrième bureau du ministère de la Guerre, le réseau de l'Etat a également été chargé, en juillet 1917, de la réception en France du matériel de voie commandé en Amérique par le ministère de l'Armement pour le service de l'artillerie lourde sur voie ferrée. Le matériel ainsi reçu comprend : 18.205 tonnes de rails ; 939 tonnes d'éclisses ; 228 tonnes de boulons ; 1.089.372 tire-fond ; 92.505 traverses.

Au fur et à mesure de son arrivée, ce matériel a été expédié aux parcs de l'A. L. V. F. de Saint-Eulien (Haute-Marne) et de Creil.

Le réseau a fait l'avance du paiement des fournitures des marchés passés par lui et il a également réglé tous les frais de réception en France, à charge par les administrations de la guerre et de l'armement de lui rembourser toutes ces avances et de lui payer les dépenses propres du réseau pour ces diverses opérations.

L'importance des opérations est, en nombre rond, de 95.000.000.

### 17° Commande et réception de wagons par le réseau de l'Etat pour son compte et pour celui d'autres réseaux

Dès les premiers mois de l'année 1915, le réseau de l'Etat, en présence de la situation militaire et économique, a pris l'initiative de commander

du matériel roulant : les premiers marchés ont été passés en juin 1915 et d'autres ont suivi, comprenant en tout 240 locomotives et 5.245 wagons ; les locomotives étaient toutes commandées en Angleterre, les wagons principalement aux Etats-Unis, à la Middletown Car C° (2.850), d'autres dans divers pays (1.000 au Canada, 1.000 en Espagne, 220 en Italie, 175 en Angleterre).

Vers la fin de 1915, la crise du matériel commençant à se faire sentir, le ministère de la Guerre (quatrième bureau) insista auprès des quatre réseaux de l'intérieur pour leur faire commander, avec son concours financier, 30.000 wagons. Le réseau de l'Etat dut se charger, à lui seul, de faire la moitié de la commande, soit 15.000 wagons, et passa sans délai des marchés en Amérique (décembre 1915).

En janvier 1917, le sous-secrétaire d'Etat des Transports chargea le réseau de l'Etat de faire, tant pour son propre compte que pour celui d'autres réseaux, une nouvelle commande de 23.600 wagons. Un premier marché de 13.600 wagons fut immédiatement passé en Amérique avec la Middletown Car C° et, après de longs pourparlers avec les constructeurs français, le lot restant de 10.000 wagons fut divisé en deux parties : la première, comprenant 7.300 wagons, fut commandée à la Middletown Car C°, et la deuxième, de 2.700 wagons, fut placée en France.

La répartition des 23.600 wagons entre les réseaux était d'ailleurs la suivante :

| | |
|---|---|
| Etat | 7.500 |
| Est | 2.700 |
| Midi | 2.000 |
| Nord | 2.400 |
| P.-L.-M | 5.400 |
| P.-O | 3.600 |

C'est, en définitive, le réseau de l'Etat qui a reçu la mission de faire la plus grande partie des commandes de wagons pendant la guerre (43.000 sur 60.000), ce qui lui a imposé une charge très considérable.

Dès le début, la Middletown Car C° avait reçu de grosses commandes et, dans ses marchés, cette compagnie s'était engagée vis-à-vis du réseau de l'Etat à effectuer, avec du personnel recruté par elle en France, le montage des wagons arrivant d'Amérique par éléments séparés, d'ailleurs aussi complets que le permettaient les sujétions du transport par navires ; toutefois le réseau devait mettre à sa disposition des ateliers pour faire ce travail ; il a cédé à cet effet une partie des ateliers de Saintes et de ceux de la Garenne-Nanterre, ce qui l'a d'ailleurs beaucoup gêné pour l'usage du restant de ces ateliers de réparation du matériel.

Quoi qu'il en soit, cette organisation a parfaitement fonctionné et c'est pour en profiter et parce que, d'autre part, la Middletown Car C°

a toujours fait des prix inférieurs à ceux de ses concurrents, que presque tous les marchés ultérieurs ont continué à lui être passés.

Les difficultés, d'ailleurs très grosses, sont venues de la précarité des transports par mer, de la rareté des bateaux et de l'irrégularité de leur arrivée. De grands retards se produisirent en 1917 et en 1918 dans l'importation des wagons. Par contre, dans le dernier trimestre de 1918 et dans le courant de 1919, les wagons en retard affluèrent et leur arrivée coïncidait avec celle des wagons américains, créant un très grand encombrement. Le port de La Pallice dut être réservé aux wagons américains et un grand parc de stockage fut créé pour eux près de La Rochelle ; les wagons français venant d'Amérique arrivèrent par Bordeaux, Saint-Nazaire et Le Havre et des parcs de stockage furent organisés d'abord à Saintes et à La Garenne puis, après le départ des Américains, à Bassens, près de Bordeaux.

Les opérations de remontage ont commencé le 24 avril 1916 pour se terminer le 28 janvier 1921. La Middletown Car C° devait fournir 30.500 wagons ; 600 ont été perdus en mer et il en est arrivé 29.900 dont 13.400 pour le réseau de l'Etat et 16.500 pour les Compagnies.

Le nombre de wagons remontés dans chacun des ateliers est le suivant :

| | |
|---|---|
| Saintes | 18.116 |
| La Garenne | 9.194 |
| La Rochelle | 2.590 |
| TOTAL | 29.900 |

Indépendamment des travaux de remontage, la réception des éléments de ce matériel dans les différents ports, leur acheminement des ports aux ateliers de remontage, le stockage préalable de ces éléments, ont suscité des difficultés multiples auxquelles les différents services intéressés ont eu à faire face dans des périodes souvent très chargées, notamment pendant la guerre.

Enfin, les 330.000 tonnes environ de wagons considérés ont donné lieu à 280 voyages de bateaux.

Du 1er août 1914 au 1er mars 1921 il a été mis en service sur l'ensemble des réseaux 58.309 wagons du type français ; le réseau de l'Etat entre à lui seul dans ce total pour 26.786, soit près de la moitié.

### 18° Réception du matériel roulant de l'armée américaine

Par lettre du 13 septembre 1917, le sous-secrétaire d'Etat des Transports chargea le réseau de l'Etat de la réception en France des 360

premières locomotives envoyées par le gouvernement américain à destination de Saint-Nazaire. A cet effet, le réseau avait à négocier avec la Société des chantiers de la Loire et avec la Société des chantiers de Saint-Nazaire (Penhoët) pour la location de leurs installations de débarquement et d'une partie de leurs ateliers de Saint-Nazaire, acquitter le montant de cette location et d'une manière générale toutes les dépenses faites en France pour cette réception, sauf que les Américains prenaient à leur charge les opérations proprement dites de remontage, à effectuer par leur main-d'œuvre militaire, sous la direction de leurs officiers techniciens. Ces 300 premières locomotives devaient être mises à la disposition des réseaux français par l'intermédiaire du réseau de l'Etat qui percevrait une location de 60 francs par jour et par locomotive, au crédit des Américains, balance faite de ses dépenses portées à leur débit.

Ultérieurement, le général Atterbury, directeur général des transports de l'armée américaine, demanda, et le ministre des Travaux publics accepta, que la mission du réseau de l'Etat fut étendue à toutes les locomotives et à tous les wagons importés pour les besoins de l'armée américaine, ce matériel devant être géré en service directement par l'état-major américain. Les locomotives continueraient à arriver et à être remontées à Saint-Nazaire ; les wagons arriveraient à La Pallice et seraient remontés par la main-d'œuvre militaire américaine dans des ateliers qu'installeraient les Américains, sur des dépendances du réseau de l'Etat comprenant, notamment, le bâtiment de la nouvelle gare de La Rochelle.

Ce programme fut parfaitement exécuté, quoique avec beaucoup de difficultés au début, dont la plupart étaient à résoudre par les agents du réseau de l'Etat, détachés à la surveillance de ces travaux.

En premier lieu, les navires du gouvernement américain qui transportaient les locomotives divisées en colis séparés (chaque locomotive comportait en général 19 colis dont la moitié environ emballés dans des caisses) transportaient en même temps, en vrac, toutes sortes d'objets divers destinés au ravitaillement de l'armée américaine, en sorte que les navires en déchargement devaient changer plusieurs fois de place à quai, les colis-locomotives, dont l'un pesait 30 tonnes et plusieurs de 10 à 20 tonnes, plus ou moins noyés dans l'ensemble de la cargaison, devant être nécessairement débarqués aux deux places à quai où se trouvent la grue Titan des Chantiers de la Loire et celle des chantiers de Saint-Nazaire. D'ailleurs, même en les réservant exclusivement à ce travail, les deux grues Titan n'arrivaient pas à débarquer toutes les locomotives qui arrivaient, motif pour lequel les Américains finirent par se décider, à l'exemple de ce qui se faisait pour les locomotives de provenance anglaise, à aménager des navires aptes à transporter des locomo-

tives entières, presque complètement montées, que les grues Titan débarquaient d'un seul coup.

En second lieu, le port de Saint-Nazaire, le seul qui, en raison de ses grues bien placées à côté de voies de dégagement, pût recevoir facilement des locomotives, était le point d'arrivée non seulement des locomotives de l'armée américaine, mais aussi de celles commandées en Amérique et en Angleterre par les réseaux français (P.-O., P.-L.-M., Etat, Nord). Une partie de ces dernières locomotives (celles du P.-O. notamment) étaient évacuées par trains spéciaux sur des ateliers de remontage de l'intérieur, mais beaucoup restaient pendant de longs délais à Saint-Nazaire où un encombrement inquiétant se produisit rapidement. Pour y parer, le réseau de l'Etat créa, aux abords de l'atelier des chantiers de la Loire, en s'entendant avec l'état-major américain, un immense parc de stockage de colis-locomotives, dit parc de Méan.

En outre, le réseau fut amené à remanier complètement par ses seuls moyens les voies de quai comprises entre l'atelier des chantiers de la Loire et celui des chantiers de Saint-Nazaire, afin de rendre faciles les communications entre ces deux ateliers où on travaillait simultanément au remontage des locomotives.

D'ailleurs, les Américains ont accepté de monter, en même temps que les leurs, 100 locomotives appartenant au réseau de l'Etat et 3 au réseau P.-L.-M.

Alors qu'au début de 1918, il ne sortait guère que 20 à 25 locomotives par mois, ils arrivèrent vers la fin de l'été à en sortir 180 par mois, grâce, il est vrai, à ce que la moitié environ de leurs locomotives arrivaient à cette époque presque complètement montées.

Au moment de l'armistice, le nombre de locomotives de l'armée américaine en service en France était de 950.

Le montage des wagons américains (à bogies, de 30 tonnes de capacité de chargement) à la Rochelle, suivit également un développement rapide. Tout le 35ème régiment du génie américain (soit environ 1.800 hommes) était affecté à ce travail. Au fur et à mesure de leur achèvement, les wagons étaient examinés par des agents du réseau de l'Etat pour vérifier s'ils étaient bons pour le service en France et immatriculés immédiatement. La production a atteint 2.200 wagons pour le mois d'août 1918 et des mesures étaient prises pour atteindre le chiffre de 3.000 par mois.

Au moment de l'armistice, 13.200 wagons américains circulaient en France.

Les locomotives et les wagons ne cessèrent pas d'arriver après l'armistice et le personnel américain continua d'en assurer le montage jusqu'à son départ en mars 1919. A ce moment, il avait terminé le matériel

proprement dit de l'armée américaine, dit matériel « Pershing », comprenant 1.300 locomotives et un peu plus de 18.000 wagons et commencé le montage, jusqu'à concurrence de 175 locomotives et de 865 wagons, du matériel dit « Felton », acheté par le gouvernement français au gouvernement américain comme suite à des engagements antérieurs, lequel matériel n'était autre que le reliquat non résiliable du premier, en construction dans les usines mixtes franco-américaines sur les types mixtes franco-américains qui avaient été convenus à l'origine. Le matériel « Felton » comprend 485 locomotives et 19.860 wagons. Il en est question dans le paragraphe suivant.

Le total des dépenses payées par le réseau pour le remontage des locomotives (la main-d'œuvre étant restée au compte des Américains) s'élève à 2.697.518 fr. 46.

En outre, les frais de transport du matériel américain se sont élevés à 913.639 fr. 30.

Enfin, les travaux de voie exécutés à Saint-Nazaire ont entraîné une dépense de 536.530 fr. 56, laquelle est à répartir au prorata du nombre de locomotives reçues à Saint-Nazaire sur divers comptes (Pershing : 1.299, Felton : 485, réseau P.-L.-M. : 100, réseau de l'Etat : 100 locomotives américaines et 240 anglaises, ministère de l'Armement (A. L. V. F.) : 35 — Total : 2.259).

## 19° Réception du matériel roulant acheté au gouvernement américain par le ministère des travaux publics

Il s'agit du matériel dit « Felton » comprenant 485 locomotives et 19.860 wagons des mêmes types que ceux du matériel « Pershing » de l'armée américaine et constituant la majeure part de ce qui, au moment de l'armistice, était en cours de construction en Amérique pour être envoyé à l'armée américaine en France.

L'expédition par navires américains en a été faite sans discontinuer après l'armistice, de telle façon que les premières unités sont arrivées en France dès le début de 1919, avant le départ des troupes de chemins de fer américaines et ont été remontées par elles à concurrence de 175 locomotives à Saint-Nazaire et de 865 wagons à La Rochelle.

Lors du départ des troupes techniques américaines, le réseau de l'Etat a été chargé de poursuivre et de terminer les opérations de montage et de mise en service.

Au sujet des locomotives, le réseau s'entendit avec la Société des chantiers de la Loire, mais celle-ci n'avait, pour remplacer la main-d'œuvre américaine, qu'un noyau d'ouvriers, qu'il lui fut impossible

de compléter, principalement à cause du manque de logements à Saint-Nazaire ; le réseau de l'Etat dut intervenir auprès du ministère de la Guerre pour obtenir l'envoi de main-d'œuvre militaire à loger dans des baraquements.

Le ralentissement du travail des Américains pendant les trois à quatre mois qui précédèrent leur départ (en avril 1919) et les difficultés de sa reprise par nous, alors que les arrivages de matériel continuaient, eurent pour conséquence une accumulation de près de 300 locomotives en attente de montage qu'il fut impossible de débarquer toutes au parc de Méan desservant les ateliers et qu'on dut laisser sur wagons tant au parc de Méan qu'à celui de Montoir.

Des difficultés analogues se produisirent pour les wagons. Dès le mois de février 1919, en prévision du départ imminent des Américains, le réseau avait passé un marché pour le montage des wagons à l'atelier de La Rochelle avec la Middletown Car C°, titulaire des marchés de wagons passés par le réseau aux Etats-Unis, laquelle en effectuait le montage en France dans les ateliers du réseau de Saintes et de La Garenne et était particulièrement qualifiée par conséquent pour continuer le travail de montage des wagons américains. Cette compagnie, malgré l'expérience qu'elle avait acquise à ce sujet pendant la durée de la guerre, eut beaucoup de peine à recruter et à rassembler à La Rochelle les ouvriers nécessaires et ne put reprendre le travail avec activité qu'au commencement de mai 1919, ce qui eut pour conséquence une accumulation de près de 6.000 wagons en attente. La situation s'est ensuite rapidement améliorée et on est arrivé à monter 1.500 wagons par mois.

Le remontage de tout le matériel Felton a été terminé, les locomotives en février 1920 et les wagons en octobre 1920.

Le lot de matériel « Slade », comprenant 197 locomotives et 250 wagons-réservoirs, a été acheté au gouvernement américain en mars 1920. Son remontage à Saint-Nazaire, pour les locomotives, et à La Rochelle, pour les wagons, commencé en août 1920, a été terminé en janvier 1921.

### 20° Commandes de matériel roulant en France pour le ministère des travaux publics (loi du 10 janvier 1919)

La loi du 10 janvier 1919 a autorisé le ministre des Travaux publics à procéder, si les Compagnies intéressées ne les réalisaient pas elles-mêmes, aux acquisitions de matériel roulant nécessaires pour faire face aux besoins du trafic jusqu'au 31 décembre 1920. Les réseaux ont fait connaître qu'ils étaient disposés à commander directement 620 machines et 1.503 voitures et fourgons. Mais le ministre des Travaux publics

ayant jugé ces commandes insuffisantes a prescrit au réseau de l'Etat, par dépêches des 26 mars et 24 avril 1919, de passer des marchés pour la construction de 730 locomotives, 580 tenders, 1.350 voitures et fourgons et 1.000 wagons.

Ces marchés furent passés, de mai à juillet, exclusivement avec les constructeurs français dont toutes les disponibilités de fabrication en tant que matériel roulant de chemins de fer furent utilisées, de façon que chaque constructeur eut une part correspondante à ses moyens d'action. Le nombre de titulaires de marchés est de huit pour les locomotives, de onze pour les tenders, de dix-neuf pour les voitures et fourgons.

Les négociations de tous ces marchés ont naturellement occasionné un travail considérable au chemin de fer de l'Etat qui, d'autre part, avait à passer commande pour son propre compte de 300 locomotives, 250 tenders, 150 voitures et 150 fourgons.

En outre, le réseau est chargé de traiter avec les constructeurs toutes les questions d'exécution (ce qui donne lieu à une correspondance touffue concernant les dessins, les cahiers des charges, les dérogations à y apporter, etc.), du contrôle de la fabrication, de la réception et du remisage de la totalité de ce matériel dit « TP ».

Les livraisons ont commencé à la fin de 1920.

## 21° Réception des locomotives du Service de l'artillerie lourde sur voie ferrée

En 1916, le ministère de la Guerre a commandé en Angleterre, pour les services de l'artillerie lourde sur voie ferrée, 70 locomotives type Consolidation à exécuter sur les plans des machines similaires du réseau de l'Etat et celui-ci a été chargé de la réception en France de ces locomotives (débarquement, remontage, essais de recette, rodage, livraison à l'armée).

Le réseau a donc traité avec les chantiers de la Loire pour les opérations de débarquement et de remontage à Saint-Nazaire ; cette société avait déjà à remonter d'autres locomotives de même type commandées par le réseau en Angleterre en 1915.

La commande de la moitié des machines avait été faite à la North British Locomotive C° de Glasgow qui exécutait déjà des machines identiques pour le réseau de l'Etat et la commande des 35 autres avait été faite à la Vulcan Foundry C° de Manchester.

Les trente-cinq locomotives de la North British arrivèrent à Saint-Nazaire d'août 1917 à janvier 1918 et furent mises en service sans incidents.

Les trente-cinq locomotives de la Vulcan Foundry ne furent pas livrées en temps voulu. Les premières n'arrivèrent qu'en janvier 1919. Elles étaient d'ailleurs expédiées aux trois quarts montées par les ferry-boats que les Anglais avaient mis en service dans le courant de 1918. Les machines de ce second lot furent envoyées aux ateliers des chemins de fer de l'Etat de Sotteville pour y terminer le remontage et procéder à la réception.

### 22° Achat, importation et vente de combustibles

Par décret du 4 décembre 1914, le gouvernement décida qu'une avance de 15.000.000 de francs serait faite à l'administration des chemins de fer de l'Etat pour « l'achat, l'importation, la répartition et la vente aux particuliers des charbons nécessaires au ravitaillement de la population civile pendant la durée des hostilités ».

En conséquence, dès le début de 1915, de gros marchés de charbon, un premier de 500.000 tonnes, puis un second de 1.280.000 tonnes, furent passés en Angleterre et l'Amirauté anglaise accepta de prêter son concours au réseau de l'Etat pour les achats comme pour les transports par mer, au moyen de bateaux affrétés par elle, le tout dans des conditions particulièrement avantageuses.

Au 31 décembre 1915, les arrivages de charbon atteignaient 1.600.000 tonnes et les livraisons aux services publics ou aux particuliers 800.000 tonnes.

En 1916, les opérations prirent une extension de plus en plus grande ; aux houilles vint s'adjoindre le coke métallurgique destiné aux principales usines sidérurgiques et, sur la demande du ministère de l'Armement, en vue d'augmenter les ressources en coke fabriqué en France (ce combustible supportant mal le transport par mer), le réseau passa des traités pour l'achèvement de batteries de fours à coke, dont la construction avait été interrompue par la guerre (hauts fourneaux de Pauillac, hauts fourneaux de Rouen, hauts fourneaux de Caen) ou pour l'installation de batteries nouvelles (Le Boucau, Chasse, Micheville), la houille nécessaire pour le fonctionnement de ces fours à coke étant en totalité ou en partie fournie par le réseau.

Dans le courant de 1916, des modifications très importantes furent apportées par le gouvernement au régime de l'approvisionnement de charbon. Jusqu'au début de 1916, le directeur du réseau de l'Etat avait été chargé de la fixation des prix de vente et de la répartition du charbon importé. Mais, ces opérations prenant de plus en plus d'extension, il parut nécessaire de créer un organisme spécial : ce fut le Bureau

national des charbons, créé le 12 avril 1916, qui devint le grand répartiteur des charbons en France. Le réseau de l'Etat restait importateur et chargé de tenir la comptabilité du Bureau national des charbons.

On commença, en outre, à éprouver de grosses difficultés pour les transports par mer. L'Amirauté continuait son concours, mais sans l'augmenter, alors que les besoins s'accroissaient vite en raison du grand développement des usines de guerre. Pour résoudre la question, le gouvernement français s'entendit avec le gouvernement anglais pour la constitution par celui-ci d'une flotte de secours destinée spécialement au ravitaillement de la France en charbon et qui fonctionna à partir d'octobre 1916 ; le réseau de l'Etat fut chargé de tenir les comptes de cette flotte de secours.

De plus, le réseau fut autorisé à acquérir une flotte privée, dite « Flotte de l'Atlantique » ; à cet effet, il passa, le 29 décembre 1916, un traité avec une Société dite « Société maritime nationale » pour l'acquisition et l'exploitation en régie intéressée de cette flotte, dont les éléments principaux furent constitués par des navires dits « lakers », antérieurement affectés aux transports de minerais et de charbons sur les grands lacs d'Amérique. Le premier « laker » arriva en octobre 1916. Au 31 décembre 1918, cette flotte comptait huit « lakers » d'une portée effective totale de 15.400 tonnes, trois remorqueurs et sept chalands de mer d'une portée totale de 9.700 tonnes. Elle avait coûté 38.468.843 fr. 29.

Grâce à ces nouveaux moyens, le réseau de l'Etat put continuer à jouer jusqu'à la fin de la guerre le rôle d'importateur qui lui avait été attribué.

Nous avons dit que, en 1915, ses livraisons aux services publics et aux particuliers avaient été de 800.000 tonnes de houille. En 1916, elles atteignirent 1.100.000 tonnes de houille ; en 1917, 1.700.000 tonnes de houille et 520.000 tonnes de coke ; en 1918, 1.317.000 tonnes de houille et 576.000 tonnes de coke. Au total, pendant la guerre, 4.917.000 tonnes de houille et 1.096.000 tonnes de coke.

Le chiffre d'affaires du compte spécial des charbons a dépassé deux milliards de francs.

### 23° Compte de péréquation des charbons

En juillet 1917, en raison de l'écart de plus en plus grand entre les prix des charbons anglais et ceux des charbons français et, d'autre part, de l'insuffisance des approvisionnements par rapport aux besoins croissants, le gouvernement fut conduit à supprimer la liberté du commerce des charbons et à établir la taxation. Pour la fixation des prix de vente,

il s'arrêta au système de la péréquation. Le Bureau national des charbons fut chargé de toutes ces opérations avec, comme banquier, le réseau de l'Etat, celui-ci ayant pour mission d'assurer le règlement des effets à payer et l'encaissement des effets à recouvrer, tels qu'ils lui étaient transmis par le Bureau national des charbons.

Dans le courant de 1918, ces opérations prirent une très grande ampleur, parce qu'elles s'étendirent à celles de la Chambre de compensation des frets charbonniers.

Le chiffre d'affaires du compte de péréquation a été de 1 milliard et demi en nombre rond.

---

## CHAPITRE III

### Les Chemins de fer d'intérêt local pendant la Guerre (1)

La presque totalité des voies ferrées d'intérêt local, en France, furent construites sous le régime de la loi du 11 juin 1880 ; c'est dire quelles sont toutes, ou presque toutes, des entreprises départementales. Les départements établirent ces lignes à leurs frais avec, le plus souvent, une subvention de l'Etat, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un concessionnaire chargé en même temps de l'exploitation. Tous les régimes y fleurissent : concessions à des Compagnies exploitantes, affermages, régies directes, etc. Les formules financières qui lient l'autorité concédante à l'exploitant offrent la même diversité et cette liberté d'action, à peine restreinte par les grandes règles communes que fixèrent la loi et la jurisprudence du Conseil d'Etat, eut pour résultat de faire naître un nombre considérable d'entreprises distinctes.

Avant la guerre, le réseau ferré français d'intérêt local, non compris celui des tramways urbains, atteignait un développement de près de 21.000 kilomètres, partagé entre plus de 130 Compagnies différentes.

Le dixième au plus de ce réseau était à voie normale et le reste à voie de un mètre.

Les constructions, décidées par une foule d'autorités concédantes diverses, se firent sans plan d'ensemble ; aussi, les lignes interdépartementales, qui auraient pu amener la soudure des réseaux entre eux, furent-elles rares. A part quatre ou cinq groupes qui totalisent environ 8.000 kilomètres, et dont le plus important, au centre de la France, ne dépasse pas 3.000 kilomètres (avec huit exploitants différents), les lignes sont éparpillées en petits réseaux de 100 à 250 kilomètres, ou même encore sont complètement isolées.

L'ensemble des voies ferrées d'intérêt local disposait, avant la guerre, d'un parc de matériel très restreint : 2.300 locomotives, en majeure partie à faible puissance, 5.300 voitures à voyageurs et 25.000 wagons à marchandises, ne pouvant porter que 10 tonnes, pour la plupart.

---

(1) Nous devons les renseignements contenus dans ce chapitre à l'obligeance de M. Berthelier, directeur de la Société générale des chemins de fer économiques.

Sans vouloir établir une comparaison entre deux industries dont les objets sont si différents, on se fera une idée de la faiblesse de cet effectif en pensant qu'à la même époque, le réseau ferré français d'intérêt général, d'un développement de 40.400 kilomètres, possédait 13.987 locomotives, 30.958 voitures à voyageurs et 381.487 wagons à marchandises, comprenant une très grosse proportion de wagons de 20 tonnes.

Ajoutons que le particularisme qui présida au morcellement des concessions d'intérêt local s'introduisit dans la construction du matériel et que, quand bien même les liaisons utiles auraient permis de faire bloc de ce dernier pour en assurer le meilleur rendement, la diversité des types, tant dans les cotes de calage que dans les attelages et les hauteurs de tamponnement, aurait été un obstacle sérieux à cette combinaison.

Le personnel des voies ferrées d'intérêt local comprenait, en 1914, un fort noyau d'agents permanents et un complément d'auxiliaires flottants ; l'ensemble de ces deux catégories n'excédait pas 25.000 unités, tant hommes que femmes.

C'est avec une organisation aussi disparate et des moyens aussi faibles que les chemins de fer d'intérêt local entrèrent dans la guerre. Celle-ci, d'ailleurs, devait encore les diminuer.

En 1914, le personnel des réseaux secondaires était partagé, au point de vue militaire, en trois classes :

1° Agents soumis au droit commun ;

2° Agents non affectés ;

3° Agents affectés spéciaux.

Les premiers étaient les plus nombreux (20.000 environ) et parmi eux, tous les éléments mobilisables durent quitter leur emploi et rejoindre les corps pour lesquels ils étaient désignés. Les seconds attendirent sur place l'appel de l'autorité militaire et se virent amputés, au bout de quelque temps, des quatre ou cinq plus jeunes classes. Les troisièmes formèrent l'embryon de la dixième section de chemins de fer de campagne et attendirent également, à leur poste, la mobilisation de cette unité qui fut réalisée en novembre 1914.

Après sa mobilisation, la dixième section augmenta notablement ses effectifs et ceux-ci atteignirent bientôt le chiffre de 4.200 hommes dont 2.200 environ furent prélevés sur le personnel des réseaux d'intérêt local.

Dans le même temps, l'invasion surprit la majeure partie des lignes du Nord, de la Somme, de l'Aisne, des Ardennes et de la Meuse et le manque de liaison, que nous avons déjà signalé, ne permit pas, à de rares exceptions près, d'évacuer le matériel sur les lignes non envahies. La diversité des Compagnies, la désorganisation qu'y avait apportée la mobilisation, le manque de liens sérieux avec l'autorité militaire, du fait de

cet éparpillement et de ce grand nombre, furent une entrave à l'évacuation rationnelle des agents dont bon nombre restèrent entre les mains de l'ennemi.

Toutes ces causes réunies firent qu'au cours de l'année 1915, le réseau ferré d'intérêt local, amputé de 1.300 kilomètres par l'invasion, avait perdu, en même temps, près du tiers de son personnel. Le matériel devait subir un sort analogue, bien que moins rigoureux : la poussée allemande avait permis à l'ennemi de saisir près de 200 locomotives, 500 voitures à voyageurs et 2.800 wagons. Les exploitations de la dixième section de chemins de fer de campagne, tout en ne s'étendant que sur 500 kilomètres de lignes secondaires, empruntèrent aux réseaux 200 locomotives, 185 voitures et 2.000 wagons.

Les Compagnies durent donc faire face à la situation avec un réseau réduit à 19.000 kilomètres, avec un personnel diminué de plus d'un quart et un matériel appauvri d'un cinquième.

L'organisation générale des réseaux ne subit pas, tout d'abord, de modifications bien profondes ; toutes les lignes enclavées dans un même grand réseau furent placées sous l'autorité de la Commission de réseau de la grande Compagnie correspondante, au double point de vue de la situation militaire du personnel et des transports de l'armée.

Cette méthode, qui avait paru la meilleure en temps de paix, à une époque où la guerre n'avait pas été envisagée sous l'aspect qu'elle prit en réalité et où la collaboration des réseaux secondaires était bornée aux seuls transports de la mobilisation, offrit bien des inconvénients lorsque le rôle des chemins de fer d'intérêt local vint à s'élargir.

A l'usage, il devint nécessaire de modifier le système et l'autorité militaire créa, par la suite, une Commission spéciale des réseaux secondaires, dont les éléments furent pris dans ces réseaux eux-mêmes, mieux au courant de leurs méthodes et de leurs besoins que ne l'étaient les grandes Compagnies.

Cette organisation, plus rationnelle, survécut d'ailleurs à la guerre elle-même.

La guerre demande des moyens puissants et une coordination étroite des efforts ; nous venons de montrer que le réseau ferré d'intérêt local ne possédait ni l'un, ni l'autre ; il réussit pourtant à poursuivre, en pleine guerre, le rôle pour lequel il avait été créé, à contribuer, en outre, à la subsistance de l'armée et même à aider efficacement celle-ci à combattre.

Dès la première heure, les lignes d'intérêt local transportèrent les mobilisés vers le transit desservant leurs dépôts, suivant les plans arrêtés au temps de paix. Elles prirent ensuite toutes les mesures de nature à permettre le maintien des circulations.

Moins heureuses que les grands réseaux, qui avaient conservé une

grande partie de leur personnel, elles durent pallier au départ de leurs agents par l'embauchage d'auxiliaires âgés ou très jeunes, dont il leur fallut poursuivre l'instruction. L'autorité militaire dut d'ailleurs intervenir pour empêcher tout abandon et les agents furent « requis » sans considération de leur âge.

Malgré toutes ces mesures, il fut impossible aux réseaux secondaires de maintenir le service du temps de paix et, dans la plupart des cas, le service des trains fut réduit à deux dans chaque sens, au lieu de trois, le service du milieu de la journée étant suspendu.

Quand la crise du charbon devint aiguë, quelques-uns d'entre eux furent même dans l'obligation de limiter le service à un seul train aller et retour dans la journée. Malgré ces réductions, les voies ferrées d'intérêt local de l'intérieur continuèrent à remplir le rôle pour lequel elles avaient été créées, amenant dans les campagnes tous les produits nécessaires à la vie des populations desservies : denrées alimentaires, vins, charbons domestiques, engrais, matériaux, colis de toute nature, et conduisant au transit des grandes Compagnies les matières d'exportation qui constituent leur trafic ordinaire, plutôt agricole : blé, farines, grains, pailles, fourrages, etc. Elles assurèrent le transport des voyageurs de la campagne vers la ville et inversement, ajoutant à celui-ci le mouvement des permissionnaires venant dans leurs familles ou retournant à leurs unités. Celles d'entre elles qui desservaient des mines et des usines redoublèrent d'efforts pour satisfaire aux besoins accrus de celles de ces industries dont l'activité intéressait la défense du pays. Nulle part, il ne fut nécessaire de faire appel à des moyens nouveaux pour suppléer à leurs moyens diminués et elles répondirent entièrement à ce que la situation exigeait d'elles.

Quand les réseaux secondaires du front, ployant sous une besogne pour laquelle ils n'avaient été ni conçus, ni armés, demandèrent les renforts nécessaires en personnel et matériel, ce furent encore ces lignes de l'intérieur (et ce n'est pas là le moindre de leur mérite) qui, déjà bien pauvres, fournirent néanmoins à leurs camarades, sans leur marchander, le concours indispensable que ceux-ci réclamaient.

Indépendamment du trafic du temps de paix et des transports de permissionnaires, le réseau ferré d'intérêt local de l'intérieur aida au ravitaillement des armées. Les grains, les pailles, les fourrages, que l'Intendance venait d'acheter dans les campagnes, furent conduits par ses soins aux grands réseaux, pour être dirigés vers les stations-magasins les plus proches.

Allant même au delà de son rôle naturel d'adjuvant des grandes Compagnies, quand la crise que l'on connaît mit ces dernières aux prises avec les pires difficultés, le réseau des voies secondaires s'employa

de son mieux à en atténuer les effets, conduisant par toutes voies étroites, d'un centre à l'autre, quand ceux-ci avaient la bonne fortune d'être reliés par les voies étroites et sans souci des longueurs des parcours et des détours, les marchandises que ne pouvaient enlever les grands réseaux.

D'intéressantes expériences furent ainsi tentées et réalisées, et si elles ne donnèrent pas de plus amples résultats, la faute en fut au manque de coordination et aux obstacles créés par les intérêts particuliers dont souffrent les lignes secondaires.

Enfin, quand l'armée américaine vint se concentrer et s'instruire dans les camps de l'intérieur de la France, les lignes d'intérêt local qui assuraient la desserte d'un certain nombre d'entre eux, et non des moindres (Coëtquidan, Souge, etc.), transportèrent troupes, vivres et matériel à la satisfaction entière de nos alliés.

Si le rôle des lignes de l'intérieur fut pénible souvent, celui des réseaux du front ne le fut pas moins et, des Flandres à la Lorraine en passant par la Somme, la Champagne, l'Argonne et la Woëvre, les réseaux ferrés d'intérêt local firent tout leur devoir en aidant de leur mieux les armées à combattre.

Plus souples que les voies normales, parcourus par des convois plus courts, suivant des itinéraires plus défilés, ils purent être constamment utilisés jusqu'à une très faible distance des lignes du front,

Ils devinrent alors les prolongements naturels des grands réseaux et la longue stabilisation du front permit d'apporter à leurs moyens et à leurs installations tous les compléments nécessaires à une utilisation intensive.

Certaines Compagnies continuèrent elles-mêmes l'exploitation en faisant appel aux ressources qu'elles possédaient dans l'intérieur ; d'autres, moins bien armées, cédèrent la place à la dixième section de chemins de fer de campagne.

Au début de la mêlée, elles vécurent un peu de leur propre initiative et elles s'employèrent de leur mieux, dans la zone de combat, sauvant un grand nombre de blessés pour lesquels les moyens d'évacuation faisaient défaut, rapatriant les foules innombrables de civils qui fuyaient devant l'invasion. L'autorité militaire s'aperçut rapidement de tout le parti qu'elle pouvait tirer de ces lignes secondaires et, aux initiatives personnelles succéda bientôt une organisation rationnelle qui fit rentrer ces réseaux dans le cadre général des chemins de fer de la zone des armées.

A partir de cet instant, leur histoire se confond avec celle de tous les chemins de fer et se résume en une lutte fort dure, au cours de laquelle il fallait souvent suppléer au manque de moyens par un labeur acharné. Permissionnaires, détachements, isolés, blessés, éclopés, trains de ravi-

taillement, matériel, munitions, tout leur échut, sans oublier bien entendu les signes tangibles de la mauvaise humeur allemande.

Il est inutile de s'étendre sur cette partie de leur rôle : ceux qui ont combattu, en quelque région que ce soit, ont rencontré les lignes d'intérêt local sous une étiquette ou sous une autre et leur gardent un souvenir reconnaissant, souvenir plus vif encore pour ceux qui ont vécu les heures de début où le camion automobile était un mythe.

Quand l'ennemi fut refoulé, les réseaux du front, aidés par l'autorité militaire, se mirent en hâte à reconstruire les tronçons que les vainens n'abandonnèrent qu'après une dévastation systématique et complète.

La rapidité du recul allemand ne permit pas, d'ailleurs, aux reconstructions entreprises de progresser assez vite pour le suivre et les voies ferrées d'intérêt local de l'ancien front demeurèrent mutilées jusqu'à la paix.

Les réseaux secondaires des régions envahies eurent un sort divers : les uns furent entièrement déposés et leur matériel fut dispersé de la Pologne au front français ; d'autres, au contraire, furent utilisés par les Allemands pour leurs transports civils et militaires. Les uns comme les autres, d'ailleurs, furent laissés par l'envahisseur en très triste état.

Les voies ferrées secondaires se mirent à l'œuvre dès l'armistice et, encadrant par leur propre personnel la main-d'œuvre nécessaire, elles se rétablirent, dans un délai relativement court, en leur état d'avant-guerre, en permettant aux régions dévastées de compter sur ce moyen de transport indispensable à leur relèvement.

---

# BIBLIOGRAPHIE

## I. — Conventions, Lois, Décrets, Arrêtés et dispositions réglementaires

### A) Législation d'avant-guerre

#### a) *Lois et dispositions organiques concernant les chemins de fer*

Loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer ;
Loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.
Cahiers des charges des Compagnies de chemins de fer, annexés aux décrets accordant leurs concessions (1).

#### b) *Conventions de 1859*

Loi du 11 juin 1859 approuvant les conventions du 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 passées entre l'État et la Compagnie du Midi.
Décrets du 11 juin 1859 approuvant les conventions des 24 juillet 1858 (Compagnie du Nord), 24 juillet 1858 et 11 juin 1859 (Compagnie de l'Est), 29 juillet 1858 et 11 juin 1859 (Compagnie de l'Ouest), 10 juillet 1858 et 11 juin 1859 (Compagnie d'Orléans), 22 juillet 1858 et 11 juin 1859 (Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée) intervenues entre l'État et les Compagnies de chemins de fer.

#### c) *Conventions de 1883*

Lois du 20 novembre 1883 approuvant les conventions des 5 juin 1883 (Compagnie du Nord), 11 juin 1883 (Compagnie de l'Est), 15 juillet 1883 (Compagnie de l'Ouest), 23 juin 1883 (Compagnie d'Orléans), 26 mai et 9 juillet 1883 (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée), 9 juillet 1883 (Compagnie du Midi) intervenues entre l'État et les Compagnies de chemins de fer.

#### d) *Constitution du réseau de l'État*

Loi du 18 mai 1878 portant : 1° incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local dans le réseau d'intérêt général ; 2° approbation des conventions passées entre le ministre des Travaux publics et plusieurs Compagnies de chemins de fer (constitution du premier réseau de l'État).
Loi du 15 juillet 1908 concernant le rachat du réseau de la Compagnie de l'Ouest.

(1) La liste de ces cahiers des charges est sensiblement identique pour les différentes Compagnies.

Loi du 21 décembre 1909 approuvant le règlement amiable du prix de rachat dû à la Compagnie de l'Ouest en exécution de la loi du 13 juillet 1908.
Loi de finances du 13 juillet 1911 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'année 1911 (les articles 41 à 70 de cette loi sont relatifs à l'organisation administrative et financière du réseau de l'État).

e) *Lois relatives aux retraites des agents des chemins de fer*

Loi du 21 juillet 1909 relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.
Loi du 28 décembre 1911 complétant les dispositions de la loi du 21 juillet 1909 relative aux conditions de retraite du personnel des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

f) *Service militaire des chemins de fer*

Loi du 24 juillet 1873 sur l'organisation générale de l'armée.
Loi du 13 mars 1875 relative à la constitution des cadres et effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale (les articles 22 à 27 de cette loi sont relatifs au service militaire des chemins de fer).
Loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires.
Loi du 28 décembre 1908 modifiant les articles 22 à 27 (service militaire des chemins de fer) de la loi du 13 mars 1875 relative à la constitution des cadres et effectifs de l'armée active et de l'armée territoriale.

## B) Législation de guerre

a) *Réquisition des réseaux*

Arrêté du 2 août 1914 portant suspension des transports de voyageurs et de marchandises sur les chemins de fer.

b) *Modifications apportées au cours de la guerre à l'organisation des transports*

Décret du 18 novembre 1916 déléguant le directeur des chemins de fer de l'État dans les fonctions de directeur général des transports.
Décret du 14 décembre 1916 portant nomination d'un sous-secrétaire d'État au ministère des Travaux publics, des Transports et du Ravitaillement (création du sous-secrétariat d'État des Transports).
Décret du 27 décembre 1916 fixant les attributions du sous-secrétaire d'État des Transports.
Décret du 9 mai 1917 relatif aux attributions du sous-secrétaire d'État des Transports.
Décret du 15 septembre 1917 transférant au ministre des Travaux publics et des Transports les attributions conférées au sous-secrétaire d'État des Transports par le décret du 9 mai 1917.
Décret du 8 décembre 1917 fixant les attributions du directeur des Transports militaires dans la zone des armées.
Décret du 26 juillet 1918 portant réorganisation du service des chemins de fer et exploitation des voies navigables.
Décret du 2 février 1919 rendant la direction des réseaux aux administrations qui en sont chargées en temps de paix.

### c) *Limitation de la responsabilité des réseaux pour les transports commerciaux effectués pendant la guerre*

Décret du 29 octobre 1914 relatif à la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en matière de transports commerciaux.

Arrêté du 1er novembre 1914 relatif à la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en ce qui concerne la durée des transports commerciaux.

Arrêté du 1er décembre 1914 relatif à la responsabilité des Compagnies de chemins de fer en matière de transports commerciaux.

Arrêté du 31 mars 1915 fixant les conditions de délai et de responsabilité des administrations de chemins de fer en matière de transports commerciaux.

Arrêté du 20 juillet 1915 fixant les conditions de délai et de responsabilité des administrations de chemins de fer en matière de transport des colis postaux.

### d) *Modifications du régime normal des transports commerciaux. Priorité*

Arrêté du 11 février 1916 modifiant les arrêtés ministériels en vigueur relatifs à l'ouverture et à la fermeture des gares ainsi qu'au calcul des droits de magasinage, de camionnage et de stationnement.

Arrêté du 5 février 1917 relatif à l'ordre d'urgence des transports des marchandises en petite vitesse.

Arrêté du 20 février 1917 édictant certaines restrictions au transport des voyageurs et des bagages sur les réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

### e) *Mesures prises pour reconstituer le parc du matériel et réparer les dommages causés par la guerre*

Loi du 20 avril 1918 approuvant la convention passée le 30 novembre 1917 entre le ministre de la Guerre et les grands réseaux de chemins de fer en vue de la participation de l'État à des dépenses d'achat de matériel roulant.

Loi du 29 juin 1917 concernant : 1° l'ouverture et l'annulation de crédits sur l'année 1916 ; 2° l'ouverture d'un compte spécial pour les prix de reconstitution des voies ferrées d'intérêt général dans les régions détruites par l'ennemi : 3° la participation de l'État à l'établissement d'usines hydrauliques ; 4° les suspensions de paiement ou remises d'impôts en faveur des propriétaires d'immeubles loués.

Loi du 10 janvier 1919 sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur état d'avant-guerre.

### f) *Imputation des insuffisances du Nord et du P.-L.-M. aux comptes d'établissement de ces réseaux*

Loi du 26 décembre 1914 portant : 1° ouverture sur l'exercice 1915 des crédits provisoires applicables au premier semestre de 1915 ; 2° autorisation de percevoir pendant la même période les impôts et revenus publics (l'article 20 de cette loi est relatif à l'imputation des insuffisances du Nord et du P. L. M. aux comptes d'établissement de ces réseaux).

g) *Relèvement des tarifs*

Loi du 31 mars 1918 portant autorisation du relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

### C) Législation d'après-guerre

a) *Déréquisition des réseaux*

Décret du 15 octobre 1919 instituant sur les grands réseaux de chemins de fer des priorités de transport pour les régions libérées, le ravitaillement et les combustibles et créant des organismes de coordination pour l'exploitation des réseaux jusqu'au 31 décembre 1920.

b) *Relèvement des tarifs*

Loi du 14 février 1920 autorisant un nouveau relèvement temporaire des tarifs sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général.

c) *Journée de huit heures*

Loi du 23 avril 1919 sur la journée de huit heures.
Arrêtés du 8 novembre relatifs à la réglementation du travail des agents de chemins de fer (mécaniciens, chauffeurs et agents des trains).
Décret du 14 septembre 1922 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 23 avril 1919 aux agents des grands réseaux d'intérêt général autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains.

d) *Nouveau régime des chemins de fer*

Loi du 29 octobre 1921 approuvant la convention du 28 juin 1921 relative au nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général.
Décret du 11 février 1922, modifié par le décret du 14 mars 1922, fixant les conditions d'organisation et de fonctionnement du Conseil supérieur des chemins de fer et du Comité consultatif de l'exploitation technique et commerciale des chemins de fer.
Décret du 29 septembre 1922 ayant pour objet de déterminer les bases de la répartition de la part de prime revenant au personnel des grands réseaux.

## II. — Textes relatifs à la Rémunération et au Statut du Personnel

Convention du 10 novembre 1916 et loi du 22 mars 1918 ayant pour objet : 1° d'approuver la convention intervenue entre le ministre des Travaux publics d'une part et les grandes Compagnies de chemins de fer d'autre part, pour l'attribution aux agents de ces réseaux d'allocations complémentaires ; 2° d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'État.

Convention du 2 juillet 1917 et loi du 22 mars 1918 ayant pour objet : 1° d'approuver la convention passée entre le ministre des Travaux publics et des Transports et les grandes Compagnies de chemins de fer pour accorder au personnel des suppléments d'allocations ; 2° d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'État.

Avenant du 1er décembre 1917 et loi du 22 mars 1918 ayant pour objet : 1° d'approuver l'avenant à la convention du 2 juillet 1917 passé le 1er décembre 1917 entre le ministre des Travaux publics et les grandes Compagnies de chemins de fer pour accorder au personnel des suppléments d'allocations ; 2° d'appliquer le même régime aux agents du réseau de l'État.

Avenant du 12 mars 1918 et loi du 31 mars 1918 portant 1° approbation de l'avenant à la convention du 2 juillet 1917 passé le 12 mars 1918 entre le ministre des Travaux publics et des Transports et les grandes Compagnies de chemins de fer pour accorder au personnel des grands réseaux des suppléments d'allocations ; 2° application du même régime aux agents du réseau de l'État.

Loi du 10 janvier 1919 sur les mesures à prendre et les dépenses à engager pour assurer le rétablissement des voies ferrées dans leur état d'avant-guerre, et prévoyant le paiement au personnel d'indemnités exceptionnelles de cherté de vie et de compléments d'indemnités pour charges de famille.

Statut du personnel et fascicule des conditions de rémunération du personnel.

## III. — Ouvrages concernant l'histoire des Chemins de fer français avant 1914

Carpentier et Maury. — Traité des chemins de fer (Paris, Larose, 1894).

Colson. — Transports et tarifs (Paris, Rothschild, 1891).

Picard. — Les chemins de fer français (Paris, Rothschild, 1884).

Picard. — Traité des chemins de fer (Paris, Rothschild, 1887).

Marlio, Mazerat, Vergniaud, Godfernaux. — Voies ferrées (France, Algérie, Tunisie, et Colonies françaises). (Paris, Paul Dupont, 1912.

Kaufmann (Richard de). — La politique française en matière de chemins de fer (traduction Frantz Hamon, Paris, Béranger, 1900).

## IV. — Ouvrages et documents concernant l'histoire des Chemins de fer français pendant la Guerre

Colonel Le Hénaff et capitaine Bornecque. — Les chemins de fer français et la guerre (Paris, Chapelot, 1922).

Lieutenant-colonel Andriot. — Les transports par voie ferrée de l'armée américaine en France (1917-1919) (*Revue générale des chemins de fer et des tramways* de février et mars 1921).

Lieutenant-colonel Andriot. — La concentration de l'armée anglaise sur les chemins de fer français en août 1914 (*Revue générale des chemins de fer et des tramways* de septembre 1921).

Colonel Marchand. — Les chemins de fer de l'Est et la guerre de 1914-1918 (Paris, Berger-Levrault, 1924).

Général Ragueneau. — Stratégie des transports et des ravitaillements (*Revue Militaire française* de janvier, février, mars 1924).

M. Peschaud. — Les chemins de fer pendant et depuis la guerre 1914-1920 (Paris, Dunod).

## V. — Documents divers relatifs à l'histoire des Chemins de fer français depuis 1914

Rapports du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est aux Assemblées générales des actionnaires (années 1915 à 1922).

Rapports du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Midi aux Assemblées générales des actionnaires (années 1915 à 1922).

Rapports du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord aux Assemblées générales des actionnaires (années 1915 à 1922).

Rapports du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée aux Assemblées générales des actionnaires (années 1915 à 1922).

Rapports du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans aux Assemblées générales des actionnaires (années 1915 à 1922).

Comptes d'administration du réseau de l'État (années 1915 à 1922).

Rapport du 8 février 1919 du ministre des Travaux publics au Président de la République française, relatif à l'effort fait en 1918 sur les grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général (*J. Off.* du 10 février 1919).

Rapport du 13 mars 1919 du ministre des Travaux publics au Président de la République française sur les mesures prises ou en cours pour la remise en état des voies de communication dans les régions libérées et l'exécution des travaux publics interrompus par la guerre ou reconnus nécessaires pour l'après-guerre (*J. Off.* du 21 juin 1919).

Rapport du 19 septembre 1919 du ministre des Travaux publics au Président de la République française sur les mesures prises à la date du 1er septembre 1919 pour la remise en état des voies et communications dans les régions libérées (*J. Off.* du 17 sept. 1919).

Rapport du 3 octobre 1919 du ministre des Travaux publics au Président de la République française sur la situation à la date du 1er octobre 1919 des travaux de reconstitution des voies de communication dans les régions libérées (*J. Off.* du 5 oct. 1919).

Rapport du 1er novembre 1919 du ministre des Travaux publics au Président de la République française sur la situation à la date du 1er novembre 1919 des travaux de reconstitution des voies de communication dans les régions libérées (*J. Off.* du 6 novembre 1919).

# INDEX

A

**Abbeville**, 73, 85.
**Accords** entre l'Etat et les Compagnies, 5 (et voir : conventions).
**Actionnaires**, 14, 15, 25 ; 42, 198, 203, 210.
**Actions** des Compagnies, 2, 23, 26 ; 39, 40, 42 ; 191, 192 ; 195-199 ; 208 ; 211.
**Administrations** des réseaux, 1, 5, 10, 11, 15, 16 ; 38 ; 46 ; 53-68 ; 71 ; 105 ; 113 ; 156, 165-180 ; 202-207, 228, 254 (et voir : régime administratif).
**Agents** morts au champ d'honneur, 9, 136, 222, 239.
**Agriculture**, 7, 115, 116.
**Alimentation**, 7, 230, 231, 236, 260.
**Allemagne**, 6, 14, 21 ; 69, 73, 81, 86, 87, 109, 113, 115, 127, 131, 148, 149, 181 ; 216, 223 (et voir : chemins de fer).
**Allocations** au personnel des chemins de fer, 11 ; 165 ; 170-173 ; 180 ; — temporaires, 178, 179 ; (et voir : indemnités).
**Alsace-Lorraine** (chemins de fer d'—), 57 (et voir : réseau d'—).
**Amiens**, 73, 81, 83-86 ; 220, 230, 234, 237.
**Amortissement**, 12, 14, 17, 25, 26 ; 40-43, 47, 192-196 ; 213.
**Andriot** (lieutenant-colonel —), 23, 83, 100, 267.
**Angleterre**, 6, 14, 21 ; 82-86 ; 88, 100, 101, 109 ; 156, 157 ; 195, 216, 221, 230, 236, 237, 247, 250, 253, 254.
**Approvisionnements**, 42-44 ; 93 ; 148, 149, 156 ; 214, 216.
**Argenteuil**, 243.
**Armée** (l'— en général), les armées alliées, 6, 7, 12, 14 ; 56, 58, 65 ; 70-72, 75 ; 77, 79, 82, 93, 99, 113, 190, 191, 219, 228, 260, 261 ; l' — anglaise, 3, 6 ; 74-77, 82-87 ; 113 ; 146, 224, 228, 230-232, 234, 241, 242 ; l'— américaine, 3, 4, 6 ; 75, 82, 87-102, 110, 113, 127 ; 160, 191, 223, 224, 228, 230, 232, 244, 245, 248-251, 261 ; l'— française, 6, 7, 12, 14 ; 69 ; 70-78, 82, 87, 113 ; 123 ; 180, 190, 191, 221, 228, 231, 239, 253, 259 ; l'— italienne, 75, 113 ; l'— allemande, 6, 7 ; 69 ; 72, 73 ; 145, 146, 220, 223, 262.
**Armistice**, 6, 13, 57, 59, 66, 69, 80, 82, 91, 95, 96, 100, 112, 113, 116, 124, 127, 131, 138, 140, 142, 147, 148, 150-153 ; 156, 181, 219, 222-224, 226, 235, 241, 242, 244, 245, 250, 251, 262.
**Arrêtés**, 190, 263-266 ; — du 2 août 1914, 56, 57 ; 103 ; — 1er septembre 1914, 57 ; — 29 octobre 1914, 103 ; — 1er décembre 1914, 104 ; — 1er février 1915, 57 ; — 31 mars 1915, 104, 105 ; — 7 juin 1915, 105 ; — 20 juillet 1915, 105 ; — 11 février 1916, 106 ; — 27 décembre 1916, 63 ; — de février 1917, 236 ; — 9 février 1917, 106 ; — 20 février 1917, 106 ; — 6 avril 1917, 107 ; — 24 novembre 1918, 57 ; — 13 janvier 1919, 171 ; — 14 octobre 1919, 57 ; — 8 novembre 1919, 140.
**Artillerie lourde** (matériel pour l'—) (voir : matériel).
**Assemblées des actionnaires**, 39, 40.
**Assurances** contre pertes ou avaries, 104.
**Ateliers**, 142, 145 ; 157, 214, 221, 227, 241, 247-249, 250, 252, 254 ; — de construction, 8, 89, 91, 98, 127, 137, 248, 250 ; — de réparations, 13, 85, 120, 127, 131, 229, 232, 234, 247.

**Atterbury** (général —), 249.
**Automobiles**, 63, 152, 262.
**Autonomie** des réseaux, 3 ; 67 ; 114.
**Avances** du Trésor, — du gouvernement aux Compagnies, 2 ; 17, 25, 29 ; 42, 185, 193, 208, 254 ; (et voir : garantie d'intérêts).
**Avantages** aux agents mobilisés, 179, 180.
**Avenants**, 267 ; — du 12 mars 1918, 170 ; — 12 juin 1919, 190.

B

**Baltimore and Ohio Railroad**, 154.
**Banques**, 40.
**Bases** américaines (voir : transports des armées américaines, 87-102).
**Bassens**, 91, 98 ; 160 ; 248.
**Bataille** de la Marne, 2, 6 ; 73 ; 220 ; d'Artois, — de Champagne, 74, 261 ; — de la Somme, 74, 82, 84, 224, 261 ; — de Verdun (voir : Verdun).
**Bataillons** d'exploitation, 95, 96 ; — du matériel, 96.
**Belgique**, 21, 72 ; 130 ; 219, 234, 240, 241 (et voir : chemins de fer belges).
**Bénéfices** des réseaux, 164.
**Berthelier**, 257.
**Bibliographie**, 263-268 ; conventions, lois, décrets, etc., 262-264 ; législation de guerre, 264-266 ; daprès-guerre, 266 ; textes relatifs au personnel, 266-267 ; ouvrages concernant les chemins de fer français avant 1914, 267 ; pendant la guerre, 267, 268 ; depuis 1914, 268.
**Blessés**, 79, 94, 97, 101 ; 261 (et voir : transports sanitaires).
**Block-system**, 89.
**Bonifications**, 180.
**Bons à court terme** des Compagnies, 40.
**Bordeaux**, 21, 73, 74, 88, 90, 99-102, 108-110, 134, 160, 226, 227, 232, 236, 246, 248 ; transfert du gouvernement à —, 73.
**Bornecque** (capitaine —), 2 ; 70, 267.
**Borre**, 85.
**Boulogne**, 83-85, 109, 110 ; 237.
**Bourges**, 21, 88, 89, 92 ; 232.
**Brassards** de militarisation, 56, 60.
**Brest**, 88, 90, 92, 96, 99-102, 109, 110, 232, 236, 246.
**Briançon**, 75, 76.
**Budgets** : des réseaux, 5 ; 47, 50 ; 143, 151, 179, 199 ; — de l'Etat, 47, 51 ; 64 ; 124, 144, 149, 186, 201, 203, 217.
**Bureau** des commandes, 156, 157 ; quatrième — de l'état-major général, 54, 59, 60, 62 ; 83 ; 241, 245-247 ; — national des charbons, 131, 254-256 ; — des wagons, 97.
**Busigny**, 83, 84.

C

**Cabotages**, 108, 109.
**Cahier des charges** des Compagnies, 1, 3 ; 20, 24, 25, 31 ; 38, 43, 44, 48, 49 ; 53, 56, 113 ; 184, 209.
**Caisse d'épargne** du personnel, 212.
**Calais**, 73, 85, 86, 109, 110, 150 ; 237, 246.
**Camionnage** d'office, 106.
**Camp** de Cercottes, 84.
**Canada**, 247.
**Canadiens**, 86.
**Canal du Midi** (rétrocession du —), 42.
**Capital** des Compagnies, 39 ; 164, 165 ; 195, 196, 198 ; — action, 39, 40-43, 47 ; — obligation, 39, 40 ; 41-43.
**Car Record Office**, 97, 98.
**Cartes**, XII, 56, 80, 88, 96 ; — générale des chemins de fer français, XII.
**Catégories d'urgence** des transports, 116.
**Ceinture** (chemins de fer de — autour de Paris), 88, 89 ; 104 ; 204 ; 233, 234.
**Centres** d'artillerie américains, 93 ; — d'aviation américains, 93.
**Cession de matériel** américain, 127, 128.
**Cette**, 110, 227.
**Chambre des députés**, 13, 61 ; 75 ; 122, 132, 144, 147, 154, 184-186, 190.
**Charbon**, 9, 109, 115 ; 129-133 ; 135, 136, 151, 158, 159, 181, 195, 225, 227, 237, 254, 255, 256, 260.
**Charges** du capital, 12, 164, 165 ; 166-169 ; 183 ; 191-199 ; 208.

**Charges de famille** (allocations pour —), 170-173.
**Charrues** servant aux Allemands à arracher les rails, 146.
**Chauffeurs**, 126, 133 ; 139-143 ; 239.
**Chefs** : de l'Etat-major de l'armée, 54, 64 ; — du quatrième bureau de l'Etat-major de l'armée, 60, 62 ; — d'arrondissement, 66 ; — des services centraux, 65 ; — de gare, 66.
**Chemins de fer**, 1, 2, 5 ; difficultés provenant de la guerre, 7-18 ; ce qu'ils ont été depuis leur origine jusqu'à la guerre, 19-35 ; leur organisation administrative et financière avant la guerre, 37-51 ; régime administratif des — pendant et après la guerre, 53-68 ; fonctionnement technique des — pendant et après la guerre, 69-155 ; initiatives prises par les réseaux, 156-163 ; leur situation financière, 164-200 ; nouveau régime des —, 201-217 ; les cinq grandes Compagnies jusqu'à l'armistice, 219-226 ; le réseau de l'Etat pendant la guerre, 228-256 ; les — d'intérêt local, 5, 19, 29, 59, 63, 257-262 ; les — d'intérêt général, 63 ; — allemands, 7 ; 69 ; 242-244 ; — américains, 87-102 ; 241 ; 244-245 ; — anglais, 85, 241, 242 ; — belges, 81, 150, 220, 234, 240, 241.
**Chemin des Dames**, 75.
**Cherbourg**, 88, 101, 232, 236.
**Circulation**, 65, 73, 79 ; 121 ; 145 ; 150, 204, 235, 237, 259.
**Classement des marchandises** (voir : priorité).
**Claveille**, 61, 62 ; 86 ; 150, 184.
**Coefficient d'exploitation**, 11 ; 18 ; 164 ; 166-169 ; 199, 239, 240.
**Colis-postaux**, 103, 105.
**Combustible**, 4, 9 ; 12, 39 ; 115, 126 ; 129-136 ; 165 ; 180, 181, 185, 199, 214, 223, 226, 235, 237, 240 ; achat, importation et vente de —, 254, 255.
**Comités** : consultatif des chemins de fer, 67 ; 184 ; — de direction des chemins de fer, 16 ; 176 ; 204-206 ; — d'exploitation, 67 ; — de guerre, 75 ; — des intérêts communs, 162 ; — de réparation du matériel, 157 ; — technique du matériel et de la traction, 67.
**Commandants d'étapes**, 58.
**Commandes** de matériel neuf, 122-124, 127, 128, 252 ; — de matériel roulant en France, 252, 253 ; — de wagons, 246-248.
**Commercial** (régime — des réseaux), 48, 49 (et voir : exploitation).
**Commissaires** : du gouvernement, 16 ; 204, 205 ; — militaire, 54, 60, 66 ; sous — militaire, 59 ; — régulateur, 94, 95 ; — de réseaux, 65, 114 ; — techniques, 54, 60, 61 ; sous — techniques, 59, 61.
**Commissariat** général aux essences et combustibles, 242, 243.
**Commissions** : de gares, 58, 60, 61 ; 94 ; — de lignes, 83, 84 ; — militaires des chemins de fer de campagne, 58 ; — militaire supérieure des chemins de fer, 54 ; — paritaire pour la loi de huit heures, 140, 143 ; — régulatrices, 58 ; — régulatrice de débarquement, 83, 84 ; — régulatrice de communications, 84 ; — régulatrice des lignes de communication américaines, 94, 101 ; — de réseau, 54 ; 58-61, 103, 104 ; 259 ; sous — de réseau, 58 ; 59, 61 ; — spéciale des réseaux secondaires, 259 ; — d'utilisation du combustible, 132.
**Communes**, 21.
**Compagnies** de chemins de fer, 1, 2 ; 11, 13, 14 ; 17, 18, 23-25 ; 37-45 ; 48 ; 51, 53, 56 ; 123, 128, 138, 143 ; 147-149 ; 219-227 ; 240 ; historique des —, 19-35 ; petites —, 2, 28 (et voir : chemins de fer d'intérêt local) ; création des grandes —, 24 ; — du Nord, 14, 24, 31-33, 41-43, 50, 51 ; 133, 147 ; 154, 155 ; 161, 164, 190, 191, 193, 196, 197, 200, 215, 216, 234 ; — du P.-L.-M. (de Paris à Lyon et à la Méditerranée), 14, 24, 31-33, 41-43, 50, 51, 134, 135, 138, 161, 164, 190, 191, 193, 196, 197, 200, 215, 216 ; — d'Orléans (P.-O.), 24, 28, 31-33, 41-43, 50, 51 ; 134, 135, 138, 161, 164, 190, 196, 197, 200, 215, 216 ; — de l'Est, 2, 14, 24, 31-33 ; 37 ; 41-43, 50, 51 ; 81 ;

134, 154, 155 ; 161, 164, 190, 196, 197, 200, 215, 216 ; — de l'Ouest, 24, 31-35, 41-43, 50 ; — du Midi, 31-33, 41-43, 50, 51 ; 134, 138 ; 164, 190, 196, 197, 200, 215, 216 ; — des Charentes, 28 ; — concédées, 37-45 ; leurs caractères généraux, 37, 38 ; leur organisation administrative, 38, 39 ; financière, 39-43 (et voir : concessions) ; — privées 28, 31 ; (voir aussi : réseaux).

**Compagnie générale de pêche maritime** et d'approvisionnement en poissons, 161.

**Compagnies de sapeurs** des chemins de fer (voir : sapeurs).

**Compagnie de transports frigorifiques**, 161.

**Compte** spécial, 148 ; 172 ; 245, 255 ; — de location du matériel étranger, 240, 241.

**Concessionnaires**, 22, 24 ; 38 ; 183, 257.

**Concessions**, 1 ; 19, 22-26, 28, 32, 33 ; 37-45 ; 50 ; 189 ; 201, 202, 205, 208, 214, 215, 257 ; la première concession, 19.

**Conseil** d'administration des chemins de fer, 39, 46 ; 199 ; 202, 203 ; — d'enquête, 11 ; — de réseau, 46, 47 ; 203, 204 ; — supérieur des chemins de fer, 11, 16 ; 163 ; 205, 206, 209, 212, 213, 217.

**Conseil d'Etat**, 183, 189, 257.

**Conseil des ministres**, 206.

**Consommateurs de pétrole** (Société : Les —), 134.

**Consommation** du combustible, 9, 10 ; 129, 135.

**Consortium** : des réseaux, 176 ; — forestier et maritime des grands réseaux, 158.

**Construction** de lignes nouvelles (voir : lignes).

**Contentieux**, 39.

**Contrôle** de l'Etat, 1, 2 ; 20, 28, 38, 44, 50 ; 114, 151, 206, 209 ; — de l'exploitation, 38 ; — du matériel roulant, 159, 160.

**Conventions**, 2 ; 14 ; 19, 27, 32, 35, 37 ; 39-44, 67, 113, 184, 185, 203, 205, 211, 213 ; 263, 264, 266, 267 ; — de 1859, 25, 26, 32, 41 ; 263 ; de 1883, 31-33 ; 37, 41 ; 185, 208, 214, 215, 263 ; — 10 novembre 1916, 170, 171 ; — 29 mai 1917, 183, 184 ; — 1er juin 1917, 170 ; — 30 novembre 1917, 123, 124 ; — 4 juillet 1919, 241 ; — 6 août 1919, 241 ; — 7 juin 1920, 162 ; — 28 juin 1921, sur le nouveau régime des chemins de fer, 11, 14-16, 31 ; 37 ; 42, 43 ; 68 ; 149 ; 167 ; 169 ; 176 ; 203-217 ; — scélérates, 35.

**Cotelle** (traité —), 167, 189, 190.

**Coupons** des obligations, 192, 193 (et voir : obligations).

**Courants** de trafic, 4, 21 ; 72 ; 108, 109, 116 ; 201, 228, 237 ; — de transports, 75, 76 ; 108, 109, 116 ; 117 ; 201, 230, 237.

**Course à la mer**, 73.

**Coût de la vie**, 165, 170, 172-174, 178, 179, 186.

**Crédit** des Compagnies, 41.

**Crises**, 25, 33, 41 ; 99, 102, 106 ; 130-132, 138, 152, 163, 183, 196 ; 222, 237, 243, 247, 260 ; — de 1847, 23 ; — de 1848, 23 ; — de matériel, 124-127.

**Croix-rouge** américaine, 154.

D

**Daniel Vincent**, 154.

**Débarquements**, 84, 85, 224, 246, 253.

**Débuts** des chemins de fer, 19-20.

**Décrets**, 28 ; 263-266 ; — 5 février 1889, 53 ; — 10 octobre 1889, 53 ; — 18 et 19 novembre 1889, 53 ; — 18 novembre 1898, 54 ; — 21 février 1900, 53 ; — 25 mars 1908, 53 ; — 8 décembre 1913, 53 ; — 29 août 1914, 192 ; — 29 octobre 1914, 103 ; — 4 décembre 1914, 254 ; — 18 novembre 1916, 62 ; — 14 décembre 1916, 63 ; — 27 décembre 1916, 63 ; — 9 mai 1917, 64 ; — 15 septembre 1917, 64 ; — 8 décembre 1917, 64 ; — 26 juillet 1918, 64, 65, 67 ; — 2 février 1919, 66 ; 113, 114 ; — 15 octobre 1919, 67, 68, 115 ; — 19 juillet 1920, 159 ; — 28 décembre 1920, 68 ; — 29 juin 1921, 68 ; — 14 septembre 1922, 143, 144 ; — 29 septembre 1922, 211.

**Défense nationale**, 6, 60 ; 61, 68 ; 106, 108, 109, 122 ; 144, 222, 226, 236.
**Déficit** des réseaux, 5, 11, 13-15 ; 18, 35 ; 164, 165 ; 183, 185, 186, 190, 193, 199, 200 ; 201, 208-210, 215, 216.
**Délais** de transport (voir : durée de —).
**Délégués** du personnel, 11, 176, 177.
**Démobilisation**, 139, 150 (et voir : transports de —).
**Démontage** des installations américaines, 91.
**Départements**, 21 ; 257.
**Dépenses** des chemins de fer, 5, 11-13, 17 ; 41, 42 ; 64 ; 144 ; 145, 148, 149 ; 164-183 ; 185, 199, 207, 208, 210, 240.
**Dépôts** d'approvisionnement, 93.
**Dépréciation** des valeurs des chemins de fer, 196-199
**Désencombrement** (mesures de —), 106, 117.
**Désorganisation** des services des réseaux, 4, 5.
**Desserte** des ports, 236-238 (et voir : ports).
**Destructions** systématiques, 4, 10, 13, 14 ; 117 ; 145-147, 150, 152, 181, 262 ; leur gravité, 146, 150, 152.
**Détériorations**, 6.
**Dévouement** du personnel, 136, 221, 222, 239 (et voir : agents).
**D. G. T.** (voir : Director général of Transplantation).
**Dieppe**, 85, 86, 229-232, 234, 236.
**Directeur** général des chemins de fer, 62 ; 122, 177 ; 204, 205 ; — des transports militaires, 65 ; — général des transports militaires, 65 ; 243 ; — des transports militaires dans la zone des armées, 64 ; — des transports militaires dans la zone de l'intérieur, 64 ; — des réseaux, 11, 39, 46 ; 54, 58, 61 ; 66 ; 147 ; 177, 204, 241.
**Direction** des chemins de fer de campagne, 58 ; — générale des transports, 62, 63.
**Director general** of Transplantation, 85.
**Discours** de M. Claveille sur le rôle des chemins de fer pendant la guerre, 61, 62.
**Dispatching System**, 97.
**Distributions d'énergie** électrique, 63.
**Dividendes**, 14, 23, 25, 26, 32, 42 ; 191-193, 197, 203 ; 208, 210, 213, 215 ; — réservé, 42.
**Divisions** des lignes américaines, 96.
**Dommages de guerre**, 10, 13-16 ; 114 ; 144-147 ; 216, 265 ; — directs, 13 ; 144 ; règlement des —, 14-15 ; 147-150, 216, 265 ; (et voir : destructions, et : reconstitution).
**Doublement de voies**, 90, 220, 221, 229.
**Douglas Haig** (Maréchal —), 86.
**Droits de magasinage**, 106.
**Dunkerque**, 85, 86, 109, 110 ; 237, 246.
**Durée** des concessions, 19, 22-24 ; 38 ; 213 ; date d'expiration des concessions, 38 ; 201 ; — des transports commerciaux, 104, 105, 114, 115.

E

**Economie nationale** (l'—), 6, 7, 48, 62 ; 67.
**Effectifs** du personnel, 136-143 ; 182.
**Effets de la guerre** : sur l'exploitation commerciale, 103-118 ; — sur l'exploitation technique, 118-144 ; dommages et reconstitution, 144-155.
**Electrification**, 10 ; 133-136 ; 158 ; 201, 205, 213, 217, 226.
**Embarquements**, 83, 84.
**Emissions** d'obligations, 193-195 ; 205, 213.
**Entrepôts** de déchargement, 93.
**Entretien du matériel**, 8, 12 ; 119-122, 125, 126, 181 ; 240 (et voir : réparations, et : ateliers).
**Espagne**, 21, 247.
**Etat** (réseau de l'—) (voir : réseau de l'—).
**Etat français** (l'—), 1-3 ; 13, 14, 17, 19, 20, 22-28, 31-35 ; 37-45 ; 50, 51 ; 67, 68 ; 123, 124, 127, 128, 140, 148, 149 ; 157, 170, 171, 175, 176, 178, 185, 186, 189-191, 193, 198-200, 203, 208, 209, 213-217 ; 257.
**Etat-major** général de l'armée, 54, 58, 59, 61 (et voir : bureau).

**Etats-Unis**, 3, 8, 14 ; 87-102 ; 127 ; 156 ; 195, 216, 235, 245-247, 252.
**Exploitation** : commerciale des réseaux, 4 ; 11, 15, 27, 29, 37, 38 ; 39 ; 41, 42, 44, 47, 50, 51, 62, 65 ; 92, 96 ; 103-118 ; 142, 151, 152, 164-169, 177, 183, 186, 199 ; 202-205, 207, 208, 210, 211, 213, 214 ; 240, 257 ; ce qu'elle fût pendant la guerre, 103-118 ; — directe, 31 ; — technique, 118-144.
**Exportations**, 7 ; 109 ; 116, 117 ; 162, 260.

F

**Fabrication** des munitions, 6.
**Fédération nationale** des agents des chemins de fer, 173.
**Ferryboats**, 85, 221, 254.
**Finances** des chemins de fer, 11-18, 24-32 ; 39-44 ; 47 ; 51 ; 143, 144 ; 164-200 ; 201-212 ; 217 ; — en 1842, 21.
**Financier** (régime —) des Compagnies, 1, 2 ; après la guerre, 16-18 (et voir : finances).
**Flameng** (M. François —), 155.
**Flotte** : de l'Atlantique, 255 ; — de secours, 255.
**Fonctionnaires** de l'Etat et fonctionnaires des chemins de fer, 174, 175.
**Fonctionnement** des chemins de fer, 1-5, 15 ; entraves au — des chemins de fer pendant la guerre, 7-18 ; — technique, 69-155 ; — technique des transports militaires pendant la guerre, 69-102 ; effets de la guerre : sur l'exploitation commerciale, 103-118 ; sur l'exploitation technique, 118-144 ; dommages et reconstitution, 144-155 ; initiatives prises par les réseaux, 156-163 ; situation financière, 164-200 ; nouveau régime des chemins de fer, 201-217 ; les cinq grandes Compagnies jusqu'à l'armistice, 219-227 ; le réseau de l'Etat pendant la guerre, 228-256 ; les chemins de fer d'intérêt local pendant la guerre, 257-262.
**Fonds commun** des Compagnies, 16, 17 ; 207-211 ; 213, 215.
**Ford** (major —), 154.
**Fourgons**, 69 ; 79 ; 129, 136, 225, 253.
**France**, 1, 2, 6 ; 11, 14, 15, 19, 21, 23, 29, 34, 35, 44, 50, 61 ; 69, 73, 80-83, 87, 93, 96, 98, 100, 101, 108, 109, 113, 117, 124, 127, 131, 133, 134, 154, 156, 157, 159, 160, 161, 163, 165, 176, 180, 183, 195, 197, 202, 203, 209, 217, 221, 223, 230, 241-243, 246-248, 250-252, 257, 261.
**Freycinet**, 29, 31, 62 (et voir : plan Freycinet).
**Front** (le — à diverses époques), 57 (et voir : zone, et : lignes).

G

**Garantie d'intérêts**, 2, 14, 20, 24-26, 32-34 ; 41-43 ; 44, 51 ; 190-193 ; 200 ; 201, 203, 208, 214-216.
**Gares**, 13, 39 ; 60, 70 ; 86-90, 92, 94, 97, 99, 105, 106 ; 112, 117, 136 ; 146, 147, 150-152 ; 213, 214, 226, 229, 230, 232, 236, 237, 243, 249 ; — de débarquement, 236 ; — d'embarquement, 83, 84, 236 ; — frigorifique de Paris-Ivry, 160 ; — régulatrices, — de triage, 71, 77, 79, 81-86, 89-92 ; 220, 223, 229, 230 ; — de relai, 89.
**Général en chef** (le —), 57, 63-65 ; 122.
**Général superintendant**, 96.
**Gièvres**, 87, 89, 91, 93, 96, 98.
**Gouvernement**, 6, 16, 23-25, 28, 53 ; 71, 73, 75 ; 132, 183-186, 191, 193, 202, 205, 239, 240, 251, 255.
**Grand Quartier général**, 66 (et voir : général en chef).
**Graphiques**, 100 (et voir : table des matières).
**Grèves**, 10 ; 186 ; 212 ; — générale de 1920, 10 ; — de 1910 56 (et voir : tribunal arbitral)
**Guerre** de 1914-1918, 1-15 ; 18, 21 ; 35 ; 37, 40, 41 ; 53, 57, 59-61, 65, 66-68 ; 69-80, 87, 88, 91, 97, 100, 101 ; 103, 104, 107, 108, 111, 112, 114, 116, 118, 120, 122, 125-127, 130, 132, 136, 144, 145, 148, 154 ; 156 ; 160, 164, 165, 180, 181, 183, 189-196, 201, 207, 209, 214-216 ; 219, 224, 228, 229, 235, 237,

246, 258 ; — sous-marine, 4, 8, 9 ; 88, 101, 225, 228, 230, 237 ; de 1870-1871, 29 ; 37 ; 53.

H

**Hauts fourneaux**, 254.
**Historique** des chemins de fer, 1 ; — jusqu'à la guerre, 19-35 ; ouvrages concernant l'histoire des chemins de fer, 267, 268.

I

**Immobilisation** du matériel (voir : matériel immobilisé).
**Importations**, 7 ; 84 ; 108, 109, 117 ; 129, 133 ; 161, 162 ; 237, 248, 254, 255.
**Impôts** payés par les Compagnies, 45 ; 199 ; — sur les valeurs des chemins de fer, 15 ; 197.
**Indemnités**, 165 ; 178, 179 ; — de cherté de vie, 165, 170, 172, 173 ; 199 ; — de résidence, 165, 173, 174 ; — pour charges de famille, 165 ; 170-174 ; — exceptionnelle du temps de guerre, 171-173 ; — pour pertes, retards ou avaries aux marchandises, 182, 240.
**Indépendance** des réseaux (voir : autonomie).
**Industrie** (l' —), 62 ; — de guerre, 6.
**Initiatives** prises par les réseaux, 156-163.
**Inspecteurs** : principaux des réseaux, 66 ; — généraux des Ponts et Chaussées, 63.
**Installations américaines** (principales —) 96.
**Intérêts**, 191-196, 198 ; 215 ; — des avances, 25, 26 ; 42 (et voir : garantie d'intérêts).
**Intérêt local** (chemins de fer d'—) (voir : chemins de fer).
**Invasion** allemande, 73.
**Inventaire** général des wagons, 159 ; — mensuel, 242.
**Issoudun**, 88.
**Is-sur-Tille**, 88-90, 92, 93, 96, 100.
**Italie**, 75-77 ; 109 ; 113, 115, 223, 224, 230, 247 (et voir : transports de troupes en —).

J

**Javary** (M. —), 147, 153 ; 219, 221, 234.
**Jeanneney**, 151.
**Journée de huit heures**, 9, 10, 12 ; 67 ; 114, 126 ; 138-144, 154, 165 ; 182, 183 ; 266.
**Juvisy**, 74, 88.

L

**Lakers**, 255.
**La Pallice**, 88, 90, 92, 96, 232, 236, 246, 248, 249.
**La Rochelle**, 88, 96, 100, 232, 236, 248-250, 252.
**Lasteyrie** (M. de —), 13, 144.
**Le Havre**, 83, 84, 86, 88, 92, 101, 110, 111 ; 231, 232, 234, 236, 237, 246, 248.
**Le Hénaff** (colonel —), 2 ; 70, 267,
**Le Mans**, 84, 88, 89, 91, 92, 94, 96, 102, 229, 232.
**Liffol le Grand**, 89, 90, 92, 93.
**Lignes** de chemin de fer, 19-26, 29 ; 37, 38 ; 43, 50, 58 ; 72-74, 77, 78 ; 84-90, 94 ; 108 ; 134-136 ; 145, 148, 151, 205, 213 ; 220, 257 ; — de banlieue, 235 ; — de communications américaines, 88 ; — de rocade, 72, 88, 89 ; 108, 233 ; — transversales, 21, 72 ; 108 ; — de raccordement, 89-91, 220, 257 ; création des premières grandes — 21 ; construction de lignes nouvelles, 19, 21, 28, 29, 31, 33, 41 ; 85, 86 ; — d'Amiens à Paris, 73 (et voir : Amiens) ; — d'Andrezieux à Saint-Etienne, 19 ; — par Chambéry et Modane, 75-77 ; — par Marseille et Vintimille, 76, 77.
**Lignes** : de concentration anglaise, 80 ; — délimitant le front à diverses époques, 57 ; 147 ; — de démarcation de la zone des armées et de la zone de l'intérieur, 56.
**Lille**, 150, 152, 234.
**Limoges**, 88, 89, 92.
**Liquidation des dettes** des réseaux, 215, 216.
**Livraisons de matériel** par l'Allemagne, 127, 242.

**Location** du matériel belge (voir : compte de location).
**Locomotives**, 8, 9 ; 12 ; 18 ; 19 ; 69, 70, 75, 81, 85, 87, 89, 93, 96, 98 ; 118-129 ; 130-132, 136 ; 153, 158 ; 181-183, 220, 221, 225, 226, 229, 232-234, 236, 240, 241, 244, 245, 247, 249-253, 257-259 ; pertes en —, 8 ; 220.
**Logement** du personnel. 152, 153.
**Lois**, 21 ; 206 ; 263-266 ; — de huit heures (voir : journée de huit heures. et : — du 23 avril 1919) ; — 11 juin 1842, 21, 22, 262 ; — 9 juin 1853, 174 ; — 24 juillet 1873. 53, 56 ; — 3 juillet 1877, 53, 56, 63 ; — 10 mai 1878, 28 ; — 11 juin 1880, 257 ; — 20 décembre 1883, 31 ; — 28 décembre 1888, 53, 56, 63, 66, 67 ; — 21 juillet 1909, 174 ; — 13 juillet 1911, 46 ; — 26 décembre 1914, 147, 185, 186, 216 ; — 29 juin 1917, 148 ; — 31 décembre 1917, 148 ; — 31 mars 1918, 172, 185, 188 ; — 14 novembre 1918, 171 ; — 10 janvier 1919, 128, 148, 172, 245, 252 ; — 17 avril 1919, 114, 216 ; — 23 avril 1919, 114, 140-144 ; 154, 182, 183 (et voir : journée de huit heures) ; — 6 octobre 1919, 172 ; — 23 octobre 1919, 67 ; — 14 février 1920, 186, 188 ; — 30 mars 1920, 172 ; — 31 mars 1920, 190 ; — 19 juin 1920, 161 ; — 30 avril 1921, 148 ; — 27 mai 1921, 135 ; — 29 octobre 1921, 68 ; 149 ; 179 ; 203 ; — 31 décembre 1921, 179.
**Londres**, 157, 162.
**Longueur des lignes** à diverses époques, 19, 20, 22, 24, 26, 29, 35 ; 50 ; 150, 151 ; 257, 258.
**Lorraine** (troupes américaines en —), 88, 100, 101.
**Lyon**, 21, 223.

M

**Main-d'œuvre**, 9, 85, 86 ; 117, 120, 125, 127, 137, 138, 152, 250-252, 262 ; — étrangère, 9, 137, 239, 250, 251 ; — féminine, 9, 137, 138, 239.
**Majoration** des tarifs, 12-14 ; 48 ; 171, 172, 183-188 ; 209, 210 ; 266 ; — en 1918, 183-185 ; — en 1920, 185-188.
**Mans** (voir : Le Mans).
**Marchandises**, 13 ; 38, 44, 48-50 ; 69, 87 ; 103-108, 110, 111, 114, 115, 118 ; 132 ; 162 ; 182-189, 209 ; 233, 235, 237, 238, 261.
**Marches**, 94, 95.
**Marchés**, 109, 123, 189, 247, 248, 252, 253.
**Marne** (victoire de la —), 2, 6 ; 73.
**Marseille**, 21, 76, 77, 88, 96, 99, 100, 109, 246.
**Massy-Valenton**, 74, 75.
**Matériel**, 4, 8, 18 ; 62 ; 67 ; 69 ; 75 ; 106, 107, 109, 111, 113-115, 117, 118 ; 118-129 ; 145, 153 ; 156-160 ; 177 ; 181, 193, 195 ; 201, 204 ; 213, 214, 219 ; 229, 234, 240-242, 252, 257-260, 262 ; — roulant, 7, 10, 20, 26, 31, 38, 39, 42, 43, 44 ; 70, 118-120, 123, 125, 128 ; 145, 148, 149, 153 ; 156-159, 181, 193, 202, 204, 205, 214, 216, 221, 229, 234, 236, 240, 244-253 ; — immobilisé, 8 ; 75 ; 117, 118, 120-122, 126 ; — neuf, 122-124, 153 ; — réformé, 8 ; 124, 145 ; — pour l'artillerie lourde, 245, 246, 253, 254 ; — T. P., 253 ; — de voie pour les ministères de la Guerre et de l'Armement, 245, 246 ; entretien du —, 8, 12, 119-122, 125, 126, 181 ; 240 ; pertes en —, 8 ; 145, 248 ; réparation du — (voir : réparations) ; usure du — (voir : usure) ; — américain, 9, 87, 90, 93, 96-98 ; 127, 241, 244-246, 248-252 ; — Felton, 245, 251, 252 ; — Pershing, 244 ; 245, 251 ; — Slade, 245, 252 ; — anglais, 81, 84, 85, 241, 242 ; — belge (voir : chemins de fer belges).
**Matières premières**, 156 ; 165 ; 181, 185.
**Maubeuge**, 83, 86.
**Maxima** (tarifs —), 48 ; 209.
**Mazout**, 133, 134.
**Mécaniciens**, 126, 132, 140-143, 221, 239.
**Méditerranée**, 21.
**Mémoires** de Ludendorff, 7.
**Middletown Car C°**, 247, 248, 252.
**Militaire** (rôle — des chemins de fer) (voir : rôle militaire).

**Mines à retardement** placées par les Allemands, 152.
**Ministères** : des Affaires étrangères, 205 ; — des Finances, 205 ; — de la Guerre, 124, 190, 205, 245, 246, 252, 253 ; — du Ravitaillement et de la Reconstitution industrielle, 115 ; — des Régions libérées, 115 ; — des Travaux publics, 62, 63, 66, 122, 143 ; 157, 158, 161, 183 ; 184, 185, 190, 204, 205, 242, 249, 252.
**Ministres** : des Finances, 40, 47, 209, 213 ; — de la Guerre, 3 ; 54-57, 59-66 ; 71, 72, 103, 123, 148 ; 190 ; — de l'Intérieur, 147 ; — des Travaux publics et des Transports, 1, 3, 16, 29, 31 ; 40, 46, 48-50, 55, 61-67 ; 71, 75 ; 86 ; 113, 114, 122, 127, 128, 140, 148, 150 ; 205-209, 213, 245, 252 ; ses pouvoirs pour les tarifs, 16 ; 48 ; 206 ; ses pouvoirs pendant la guerre, 64, 65.
**Mobilisation**, 6 ; 55, 56, 60 ; 70, 71, 75, 79, 83, 84 ; 103, 113, 136, 137 ; 189, 219 ; 228, 229, 233, 235, 238, 258 (et voir : transports de —) ; — du personnel, 238, 239 ; 258, 264.
**Modane**, 76, 77, 109, 113, 223.
**Monopole** des grandes Compagnies, 28.
**Montierchaume**, 91, 93.
**Montoir** (entrepôt de —), 89, 91, 93, 97, 98 ; 252.
**Moratorium**, 193.
**Mouvement** des trains, 39 ; — des ports, 109-111.

N

**Nadal**, 133, 228.
**Nancy**, 21, 81, 108, 222.
**Nantes**, 88, 90, 92, 96, 99, 100, 109, 110, 236, 246.
**Nationalisation** des chemins de fer, 15, 23.
**Navigation**, navires, 63, 162, 225, 246, 248, 249, 251, 254, 255.
**Nevers**, 90-92 ; 157.
**New-York**, 154, 157, 162, 245.
**North British Locomotive C°**, 253.
**Note** du 18 octobre 1919, 245.
**Nouveau régime** des chemins de fer (voir : régime).

O

**Obligataires**, 14, 15, 47 ; 198, 203.
**Obligations** des Compagnies, 2, 26, 32, 39, 40, 42, 47 ; 191-199 ; 208, 209 ; 213.
**Océan Atlantique**, 21.
**Offices** : du mouvement des wagons, 159 ; — central d'études du matériel, 158 ; — national du tourisme, 162.
**Oissel**, 234, 241.
**Opérations militaires**, 2, 3 (et voir : transports militaires).
**Organisation** des chemins de fer, 1, 2 ; — en 1914, 1 ; — avant la guerre, 19-35 ; — du temps de paix pour la guerre, 54-61 ; — pendant la guerre, 1, 2, 5, 6, 61, 66 ; — après la guerre, 3, 5 ; 15-18 ; 66-68 ; régime administratif, 53-68 ; — technique, 69-156 ; initiatives prises par les réseaux pendant et après la guerre, 156-163 ; le nouveau régime des chemins de fer, 201-217 ; les cinq grandes compagnies jusqu'à l'armistice, 219-227 ; le réseau de l'Etat pendant la guerre, 228-256 ; les chemins de fer d'intérêt local pendant la guerre, 257-262 ; — des compagnies concédées, 37-45 ; des réseaux de l'Etat, 46-47 ; — militaire des réseaux, 44 ; pendant la paix, 54-61 ; pendant la guerre, 61-66 ; après la guerre, 66-68.
**Outillage** : national, 2 ; 223 ; — des réseaux, 53, 67, 89 ; 114, 127, 149, 193 ; 201, 214, 216, 217 ; 221, 229.
**Outreau**, 85.
**Ouvrages d'art**, 13, 73 ; 145-154, 220 ; leur destruction, 73, 146, 220.
**Ouvriers qualifiés**, spécialistes des chemins de fer, 137-140, 142 ; 239.

P

**Pannes** de locomotives, 125, 131.
**Parc de matériel**, 18, 69 ; 118-129 ; 193, 229, 238, 243, 246, 248, 257 ; — de Méan, 91, 250, 252.

**Paris**, 21, 57, 73, 80, 81, 86, 88-90, 94 ; 104, 108 ; 135, 145, 146, 150 ; 156, 160, 165, 173-176, 219, 222, 229, 230, 233 ; exode de —, 73.
**Parlement**, 15, 19, 23, 28, 31, 34 ; 47, 68, 140, 184, 190, 209.
**Partage des bénéfices**, 42, 43.
**Pêche** maritime. 161.
**Peines** disciplinaires, 11.
**Pensions**, 175 ; 178. 179.
**Péréquation** des charbons, 255, 256.
**Périgueux**, 89, 91, 92, 96.
**Permissionnaires**. 93, 97, 101 ; 224, 260, 261 (et voir : transports de —).
**Personnel** des chemins de fer, 4 ; 7, 9, 10. 11 ; 12 ; 39 ; 55 ; 58-61, 64, 65, 67 ; 71, 87, 114, 120, 125-127 ; 136-144 ; 165-180 ; 182 ; 185 ; 198. 199 ; 203-207, 210-212, 221, 238-240, 258-260, 262 ; dévouement du —, 136, 222, 229 ; pertes de — dues à la guerre, 9, 136, 222, 239 ; reconstitution du —, 10 ; — qualifié (voir : ouvriers) : — américain des chemins de fer, 95.
**Pertes et avaries** des marchandises transportées, 104, 105 ; 182.
**Peschaud**, Les chemins de fer pendant et depuis la guerre, 1914-1920, 267.
**P.-L.-M.** (voir : réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et : Compagnie du —).
**Plan** de l'ouvrage, 1, 5 ; — Freycinet, 29, 31.
**P.-O.** (voir : réseau d'Orléans, et : Compagnie d'Orléans).
**Poinçon**. 89.
**Police** des chemins de fer, 2 ; 38 ; 205, 206 ; — des gares, 66.
**Politique** des chemins de fer, 1 ; 21, 22 ; 28, 33 ; 201-205 ; 212, 228.
**Ponts**. 13, 14 ; 73 ; 86 ; 145-147, 151, 152, 220 ; — tournant d'Abbeville, 73 ; — de Chalifert, 145 ; — Henry, 145 ; — de Laversine, 73, 220 ; — provisoires, 149 ; — de Verberie, 220.
**Ports**, 7, 8, 21, 63, 65 ; 83, 85, 88-90, 93, 94, 98-100, 102, 108-111, 116-118 ; 162, 205 ; 227-231, 236-238, 245-250 ; — de débarquement, 83, 88, 100, 117, 246, 248-250 ; — d'embarquement, 83 ; 102.
**Postes** : de bloek system, 89 ; — sémaphoriques, 89, 92 ; 102.
**Prime** de gestion, 17 ; 208, 210-212, 215 ; — d'assurances, 104.
**Prisonniers de guerre**, 137, 139 ; leur rapatriement, 223.
**Priorité**, 62, 64, 65, 67, 97 ; 103, 105, 106 ; 113-118, 236, 265 ; — pour les expéditions, 62 ; 236 ; — pour les importations, 62.
**Programme** d'ensemble des chemins de fer, 19, 21, 29, 31 (et voir : plan).
**Projets de loi**, 23 ; 184-186, 190 ; — du 11 mai 1915, 147, 148.
**Propriété** des lignes, 37.

Q

**Quadruplement** de voies, 89, 92.

R

**Rachat** des réseaux, 15, 22, 28, 31-34, 43, 44 ; 214, 215 ; — du réseau de l'Ouest. 2, 33-35, 41, 42 ; 44 ; 46, 47 ; 228, 229.
**Rails**, 146 ; 158 ; 181 ; 185 ; 245.
**Railway Operating Division**, 85, 86.
**Randolph** (M. Georges —), 154.
**Rapatriements**, 81, 103, 151, 223 ; 242 (et voir : transports d'évacuation).
**Rapports**, 1 ; 13, 80, 113, 132 ; 144, 151, 268 ; — des ministres, 1 ; 113, 143, 150, 268 ; — annuels des administrations des réseaux, 1, 268 ; — du Conseil d'administration de la Compagnie P.-L.-M. pour 1919, 80.
**Ravitaillement**, 93 ; 106, 108, 113, 115, 116, 132, 133, 136, 160, 161, 222, 224, 229, 236, 241, 254, 260 ; (et voir : transports de —).
**Raynal** (M. —), 31
**Rebroussements**, 74, 86.
**Réception du matériel** roulant américain, 248-251 ; 252 ; — des locomotives du Service de l'artillerie lourde, 253, 254.
**Recettes** des chemins de fer, 5, 11-13, 16, 17, 27, 33, 35, 42, 50 ; 106, 162, 163 ; 164-169 ; 183-191 ; 199, 204, 207-210, 213 ; 235.

**Reconstitution** des régions libérées, 67, 113-115, 117, 147-155, 262 ; — du matériel, 10, 18 ; 127-129 ; 147-155, 265 ; — des réseaux, 13, 18 ; 113, 147-155 ; 262.
**Recrutement** du personnel, 137, 139-142, 221 ; — supplémentaire dû à la loi de huit heures, 141.
**Régime** administratif des réseaux, 1 ; 15 ; 38, 39 ; 46 (voir : administration) ; — administratif des chemins de fer pour la guerre, 54-61 ; pendant la guerre, 61-66 ; après la guerre, 66-68 ; nouveau — des chemins de fer, 68 ; 115 ; 172, 176, 179, 184 ; 201-217, 266 (et voir : convention de 1921) ; — commercial des réseaux, 48, 49 (et voir : exploitation) ; — financier des réseaux, 1 ; 14, 15, 24 ; 39 ; 47 (et voir : finances, et : financier).
**Régiment** des chemins de fer, 59, 61.
**Régions** envahies, — dévastées, 4, 8, 10, 13, 18 ; 73 ; 112, 117, 118, 122, 131, 132, 145-147, 150-152, 208, 221, 262 ; — non envahies, 4 (et voir : zones) ; — libérées, 67, 113, 114, 116, 117, 262.
**Relèvements** de traitements, 165 ; 172 ; 173-176 ; — de tarifs (voir : majoration).
**Remboursement**, 42, 43 ; 192, 193 ; 209, 213-216 ;
**Rendement** du personnel, 141-143 ; 221.
**Renseignements** particuliers concernant les cinq grandes Compagnies, 219-227.
**Réparations au matériel**, 4, 8, 120-122 ; 125-127 ; 131 ; 142, 143 ; 145 ; 153 ; 156, 157 ; 181 ; 234, 240.
**Réparation** des dommages de guerre, 147-155 ; 216.
**Représentation** commune des Compagnies à l'étranger, 162.
**Réquisitions**, 3 ; 56 ; 66, 67 ; 103 ; 113 ; 160 ; 216, 264, 266.
**Réseaux**, 1-15 ; 50-56, 60-62, 65-68 ; 69 ; 70-72, 79-82, 87, 88, 92, 94, 96, 102 ; 104-108, 111-116, 118, 121-132 (et voir : Compagnies); historique des —, 19-35 ; l'organisation administrative et financière des — avant la guerre, 37-51 ; pendant et après la guerre, 53-156 ; personnel des —, 136-144 ; reconstitution des —, 144-155 ; initiatives prises par les — pendant et après la guerre, 156-163 ; situation financière des —, 164-200 ; nouveau régime des chemins de fer, 201-217 ; renseignements particuliers concernant les cinq grands réseaux, 219-227 ; le réseau de l'Etat pendant la guerre, 228-256 ; les chemins de fer d'intérêt local pendant la guerre, 257-262 ; — d'Alsace-Lorraine, 2, 15 ; 37, 59 ; 132, 150 ; 204, 205, 226 ; — de l'Est, 10, 13, 14, 38, 40, 59, 70, 71, 75, 78, 80, 81, 89, 91, 92 ; 104, 105, 111, 112, 119, 122, 124, 126, 129-133, 145-152, 166, 182, 185, 194, 200, 208 ; 219 ; 222, 233, 235 ; — de l'Etat, 2, 11, 23, 33-35 ; 37 ; 46-47 ; 50, 51, 59, 70, 71, 73, 80, 90-92 ; 104, 107, 110, 119, 121-126, 129-133, 135, 137, 143 ; 156, 157, 160, 164, 169, 182, 185, 190, 200 ; 201, 203, 204, 208 ; 221, 228-256 ; 263, 264 ; sa formation, 28 ; son organisation, 46, 47 ; — du Midi, 38, 40, 59 ; 78, 80, 90, 91 ; 104, 112, 118, 119, 124-126, 129, 133 ; 158, 168, 182, 185, 194, 200 ; 226, 227, 239, 247 ; — du Nord, 10, 13, 14, 38, 40, 59, 70, 71, 73, 74, 78, 80, 81, 88, 90 ; 104, 105, 107, 111, 112, 117-119, 122, 124, 126, 129, 145-147, 149-153 ; 166, 182, 185, 186, 194, 200 ; 201, 208 ; 219-222 ; 228, 234, 235, 237, 241, 242, 247, 250, 265 ; — d'Orléans, 4, 38, 40, 59, 70, 71, 73-75, 78, 80 ; 87, 89, 92 ; 104, 107, 119, 121, 122, 124-126, 129-131, 133 ; 157, 158, 160, 168, 182, 185, 194, 200 ; 224, 225 ; 228, 234, 236, 239, 247, 250 ; — de l'Ouest, 2, 33, 34, 44 ; 229 ; — du P.-L.-M., 38, 40, 59, 70, 71, 73, 75, 76, 78, 80, 88, 90, 91, 92 ; 104, 107, 119, 121, 124-126, 129-131, 133 ; 157, 158, 160, 167, 182, 185, 186, 194, 200 ; 201, 208 ; 222, 223, 247, 250, 265 ; — de la Vendée, 28.
**Restrictions** au trafic commercial, 103-118 (et voir : priorité).
**Retraites** du personnel, 11 ; 264 ;

**Retraite** des agents, 174, 175 ; 178, 179, 206.
**Retraite de Charleroi** (transports pendant la —), 72, 73 (et voir : transports).
**Revenu** des Compagnies, 14, 26, 32 ; — des titres de Compagnies, 14, 15.
**Revue** générale des chemins de fer, 3.
**Rocade** (lignes de —), (voir : lignes de —).
**Rochefort**, 88, 99, 100, 232.
**R. O. D.** (voir : Railway Operating Division).
**Rôle** économique des chemins de fer pendant la guerre, 2, 5 ; 6, 7 ; 53 ; 66 ; 70 ; — militaire des chemins de fer pendant la guerre, 2, 3, 5, 6, 7 ; 53-66 ; 68 ; 69-155 ; (et voir : organisation militaire, et : régime administratif).
**Romescamps**, 85.
**Rouen**, 83, 84, 86, 88, 110, 111, 231, 232, 234, 236.
**Routes**, 63, 65 ; 149, 231.

S

**Sables d'Olonnes** (les —), 88, 90, 92, 232, 236.
**Saint-Etienne-du-Rouvray**, 85, 221, 229, 232, 234.
**Saint-Nazaire**, 74, 84, 88-92, 96, 98-102, 110, 224 ; 232, 236, 246, 248-253.
**Saint-Pierre-des-Corps**, 88, 89, 92 ; 157.
**Saint-Sulpice**, 89, 93, 98.
**Salaires** du personnel, 173-176 ; 197, 198 (et voir : traitements).
**Sapeurs** (compagnies de — des chemins de fer), 55, 58, 61.
**Sauts-de-mouton**, 89.
**Secrétariat général**, 39.
**Sections** : du sous-secrétariat d'Etat des Transports, 63 ; — de chemins de fer de campagne, 55, 56 ; 58, 59, 61 ; 97 ; 113 ; 137 ; 226, 239, 258, 259, 261.
**Selective téléphone**, 97.
**Sembat** (Marcel —), 75.
**Services** dans les Compagnies, 39 ; — bénéficiant des servitudes, 44 ; — commercial des chemins de fer, 4, 39 (et voir : exploitation commerciale) ; — de l'exploitation, 39, 55, 58 (voir : exploitation) ; — du matériel et de la traction, 39 (et voir : matériel) — de la voie, 39, 55, 58 (et voir : voie).
**Services of Supply**, 95.
**Servitudes** des Compagnies, 44, 45.
**Signalisation**, 204, 205.
**Situation** financière des réseaux, 5 ; 51 ; 164-200 ; (et voir : financier (régime —) ; — des réseaux à la veille de la guerre, 50, 51.
**Sociétés** : anonymes, 38, 39 ; — de construction générale et d'entretien du matériel roulant, 157 ; — coopératives du personnel, 211, 212 ; — des chantiers de la Loire, 249-251, 253 ; — des chantiers de Saint-Nazaire (Penhoët), 249, 250 ; — d'études pour la pêche, le transport et la vente du poisson, 161 ; — française de transports et entrepôts frigorifiques, 162 ; — générale des chemins de fer économiques, 257 ; — industrielle du Nord, 153 ; 219 ; — maritime auxiliaire de transports, 225 ; — maritime nationale, 255.
**Soins médicaux** au personnel, 11.
**Sous-commissaires** (voir : commissaires).
**Sous-commission** de réseau (voir : commission).
**Sous-secrétaire d'Etat** des transports, 63, 64 ; 132, 247, 248.
**Sous-secrétariat d'Etat** des transports 63-66.
**Souscription**, 20.
**Stations**, 13 ; 214, 223, 230, 260 ; — magasin, 87, 89, 91, 98 (et voir : gares).
**Statistique générale de la France**, 174.
**Statut** du personnel, 10, 11 ; 176-180 ; 202, 204 ; 206 ; 266, 267.
**Strasbourg**, 21, 145, 146.
**Subdivisions territoriales** des chemins de fer de campagne, 55, 60.
**Subventions**, 31, 32 ; 41 ; 257.
**Suisse**, 162.
**Superstructure**, 20.
**Suppléments** de traitement au personnel, 170-173.
**Sureté** de l'exploitation des chemins de fer (voir : police).

**Suspension** du trafic commercial, 103-118.
**Syndicats**, 173.
**Système du déversoir**, 26, 32.

T

**Tableaux** (dans l'ordre de pagination) : — des dates d'expiration des concessions, 38 ; — des actions des réseaux, 40 ; — du partage des bénéfices, 42 ; — de la répartition par réseau des sections de chemin de fer, 59 ; — de la marche des trains militaires vers l'Italie, 76 ; — du nombre des trains de ravitaillement, 78 ; — des trains transportant les démobilisés américains, 102 ; — du tonnage du trafic commercial, 107 ; — du tonnage importé, 109 ; — du tonnage importé dans les principaux ports, 110 ; — de l'augmentation de trafic des principaux ports, 110 ; — des voyageurs transportés sur l'Est et le Nord, 112 ; — des transports effectués selon leur urgence, 116 ; — de l'effectif des locomotives, des voitures, des wagons, 119 ; — du nombre de machines en réparation, 121 ; — du nombre de machines arrêtées accidentellement, 121 ; — du nombre de wagons en réparation, 122 ; — du parcours kilométrique des locomotives, 126 ; — de la situation des locomotives et voitures en 1913 et après la guerre, 129 ; — de l'importance des stocks de charbon des réseaux, 130, 131 ; — du prix de charbon, 133 ; — de l'effectif du personnel, 138 ; — donnant la situation financière des réseaux, 166-169 ; — des indemnités payées pour pertes ou avaries aux marchandises, 182 ; — du rapport des prix des marchandises en prix des transports, 187, 188 ; — des charges du capital, 191 ; — des sommes affectées au service des actions, 192 ; — des charges des obligations, 192 ; — des émissions d'obligations, 194 ; — du prix moyen de vente des obligations, 194 ; — des obligations amorties, 195 ; — du capital réalisé ou amorti, 195, 196 ; — du cours des actions, 196 ; — des dividendes distribués aux actions, 197 ; — du cours des obligations, 197 ; — des dépenses d'exploitation, 199 ; — du nombre de wagons utilisés pour les différents transports effectués par le réseau de l'État pendant la guerre, 230, 231 ; — des transports anglais, 232 ; — des wagons expédiés pour transports militaires, 233 ; — des variations du trafic commercial, 238 ; — des coefficients d'exploitation, 240.
**Tardieu**, 157.
**Tarifs**, 12, 14, 16 ; 38, 44 ; 48, 50 ; 113 ; 162, 163, 165 ; 170, 186 ; 197, 201, 204, 205, 207-210 (et voir : majoration de —) ; — commerciaux, 13, 48 ; — des transports militaires, 189-191.
**Taxation** des charbons, 255, 256.
**Taxes** de stationnement, 106.
**Tergnier**, 153.
**Thouars**, 90.
**Tissier** (M. —, conseiller d'Etat), 176.
**Titres** de chemins de fer (voir : actions, et : obligations).
**Tonnages**, 18, 142 ; 189, 223-225, 227, 236-238, 248, 255 ; — américain mensuel évacué par voie ferrée des sept grands ports français, 104 ; — kilométriques, 117, 142 ; — des marchandises importées, 109 ; — reçus dans les ports, 7, 8, 110, 111 ; — du trafic commercial, 107 ; 109.
**Toulouse**, 21 ; 134.
**Tourisme** (développement du —), 162.
**Tracé** des réseaux, 21, 22.
**Traction**, 39 ; 125 ; 142 ; 157, 177.
**Trafic**, 4, 7, 9, 26, 39 ; 48, 50 ; 67 ; 70 ; 77, 84, 87 ; 94, 99 ; 102 ; 110, 118, 128, 138, 140-142, 145, 148-152, 154 ; 156, 161, 162, 165, 190, 204, 205, 210, 211, 217, 220, 225, 228, 233, 238, 260 ; — commercial, 103-118 ; 192 ; 238.
**Trains**, 9, 10 ; 71-76 ; 79-84, 87 ; 98, 99 ; 106, 112, 113, 117, 118, 205 ; 220, 229, 230, 232 ; — américains, 94, 95, 98, 99, 101, 113

— cantonnements, 152 ; fréquence de passage des —, 220-222, 235 ; — à marche rapide, 10 ; — de munitions, 77 ; — de permissionnaires, 80 ; — « refusés », 125 ; — sanitaires, 77 ; 79, 80, 101 ; — semi-permanents pour les blessés, 79 ; — de voyageurs, 8 ; 77, 80 ; 103, 112 ; 150, 235, 237.
**Traitements** du personnel, 10, 11; 165-176 ; 197; 202, 266, 267.
**Traité Cotelle** (voir : Cotelle).
**Transit**, 162.
**Transportation Corps**, 94-97, 98, 102.
**Transports**, 1 ; 7, 49, 56, 62, 66, 68 ; 69, 70, 71, 82, 87 ; — de personnes (voir : voyageurs) ; — de marchandises (voir : marchandises) ; — commerciaux, 57 58; 70 ; 99 ; 103-118 ; 235, 236 ; 267 ; — de première nécessité, 67 (voir : priorité) ; — agricoles, 115, 116, 260 ; — de lettres et de colis, 77, 78 ; 184 ; — irrationnels, 99, 101, 237 ; — frigorifiques, 160, 161 ; — de macadam, 231 ; — militaires, 3, 4, 6, 7 ; 12, 14 ; 53, 56-59, 63-66 ; 69-102 ; 105-107, 110, 112-116 ; 184, 189-191 ; 192, 193 ; 220, 222, 224, 227, 229-234 ; 236, 259 ; — de troupes, au cours des opérations, 63, 64 ; 69 ; 72-77 ; 87 ; 100-101 ; 151 ; 191, 219, 222, 223, 228-232, 261 (et voir : — militaires) ; — vers l'Italie, 75-77, 223, 227, 232 ; — des armées alliées, 69 ; — des armées américaines, 3, 4, 69 ; 75 ; 87-102 ; 113 ; — des armées anglaises, 3, 82-86 ; 113, 242 ; — d'approvisionnement, 99 (et voir : ravitaillement) ; — de concentration des armées, 6, 60, 61 ; 69 ; 70-72 ; 82-84 ; 103, 137, 224, 228, 233, 235 ; — de couverture, 69 ; 70-72 ; — de disloeation, de démobilisation, 60 ; 69 ; 82, 85, 101, 102, 112, 113, 151, 223, 232 ; — d'évacuation, 60, 63, 64 ; 69, 81, 84, 85 ; 219, 222, 223, 230, 261 ; — maritimes, 63, 162 ; — de matériel, 63, 64, 87, 99, 220, 223, 228, 230, 261, 262 ; — de mobilisation, 6, 60, 61 ; 69 ; 70-72 ; 103, 137, 220, 228, 229, 233 259 — de munitions, 87 ; 220, 223, 229, 231, 262 ; — de permissionnaires, 69, 80, 85, 101 ; — sanitaires, 6 ; 63, 64 ; 69 ; 79-80 ; 101 ; 223, 230, 261 ; — stratégiques, 6, 60 ; 103 ; — de ravitaillement, 6, 60, 64, 67 ; 69, 75, 77-79, 82, 84, 85 ; 106 ; 115, 116 ; 151, 220, 223, 228, 230, 232, 261.
**Travaux** neufs, 65, 85, 86, 89 ; 213 ; 219 ; — d'entretien, 65, 193, 199 ; — de réfection, 66, 84, 86 ; 193, 213 ; 220 ; — faits par les Américains, 89-92 ; — faits par les Anglais, 85, 86.
**Traverses**, 146, 158, 159 ; 181, 202.
**Trésor**, 17, 29, 47, 50, 51 ; 128, 148, 172, 184, 186, 190, 193, 200, 207-209, 213, 243, 245.
**Tribunal arbitral**, 11, 17, 18 ; 212.
**Troupes indiennes**, 84.
**Tunnels**, 13, 146, 151.

U

**Unification** des types du matériel, 157-159; 202; — des tarifs de transports, 162, 163 ; 202 ; — des réseaux, 201-204 ; 207.
**Usines**, 4, 87, 122, 133, 222, 260 ; — hydrauliques, 63, 226 ; — de guerre, 78, 122, 133, 226, 227, 231, 255.
**Usure** du matériel, 4, 13, 87 ; 120, 121 ; 214, 225 ; — anormale, 13, 87 ; 120, 121, 124, 125, 145, 149.

V

**Verdun**, 74, 224.
**Viaducs**, 13 ; 146, 147 ; — de Saint-Benin, 150 ; — de Poix, 84, 220.
**Villebernier**, 89, 91, 97.
**Villeneuve-Saint-Georges**, 84.
**Vintimille**, 76, 77.
**Vitesse** (petite —), 104, 114, 115, 142, 189, 225, 233, 235, 236 ; grande —, 104, 114, 235.
**Voies** ferrées, services de la —, 10, 13 ; 55, 58 ; 65, 66 ; 72, 73, 77, 83, 84, 86, 89, 96, 114, 128, 142, 145,

146, 149, 154, 177, 181 ; 202, 205, 229, 245, 246, 250, 251, 257, 260 ; — de quais, 90, 250 ; — étroites, 256, 261.
**Voies navigables**, 63, 65 ; 83, 184 (et voir : navigation).
**Voitures** de voyageurs, 8, 12 ; 69, 70 ; 81 ; 112, 113, 119, 126, 128, 129 ; 145, 153, 158 ; 181, 225, 226, 229, 234, 240, 241, 253, 257-259.
**Voyageurs** (transports de —), 7, 13, 18 ; 38, 44, 48-50 ; 69 ; 77 ; 103, 105, 106 ; 111, 112 ; 132, 162, 184, 185, 209, 233, 238, 260.
**Vulcan Foundry C°**, 253, 254.

W

**Wagons**, 8, 9, 12, 18 ; 69-72, 75, 78, 79, 81, 84, 85, 87, 92-97 ; 105-109, 111, 115-128, 145, 150, 153, 158, 159, 181, 189, 202, 220, 221, 225, 229-236, 238, 241-248, 251-253, 259 ; — vides, 8 ; 238 ; — de petite vitesse, 119, 125, 129 ; pertes de —, 8 ; 118, 129 ; chargement et déchargement de —, 107 ; 117 ; — de voyageurs (voir : voitures) ; — de marchandises, 8, 18 ; 69 ; 257, 258 ; — « sauvages » 98, 99 ; — réservoirs, 127 ; 242-244 ; 252 ; — frigorifiques, 158 ; 160, 161, 241.
**War Purchasing Commission**, 117.

Z

**Zone** du front, 7, 13 ; 55, 57, 58, 60-62 ; 71-73, 75, 86-88 ; 93, 96, 99, 100, 104, 105, 108, 111 ; 136, 146, 220, 225, 229, 230, 237, 246, 259-262 ; le front à diverses époques, 57 ; — de l'intérieur, — de l'arrière, 7 ; 55-65 ; 73 ; 79, 87, 96, 99 ; 103, 104, 108, 111, 112, 122, 138, 226 ; — des armées, 56-65 ; 71-75, 86, 87 ; 112, 225, 226, 261 ; — des ports, 93 ; — intermédiaire, 93 ; — ouverte au trafic commercial, 105 ; — fermée au trafic commercial, 105 ; — de trafic, 235.

# TABLE DES MATIÈRES

Préface ..... VII
Avant-propos ..... 1

PREMIÈRE PARTIE

**Les chemins de fer français avant la guerre**

Chapitre premier

*Les débuts. — La première période jusqu'en* 1842 ..... 19

Chapitre II

*La loi du* 11 *juin* 1842 : *Le tracé des réseaux* ..... 21
**Le système financier** ..... 21
**Les résultats** ..... 22

Chapitre III

*La crise de* 1847 *et la période allant jusqu'en* 1859 ..... 23

Chapitre IV

*Les conventions de* 1859 ..... 25

Chapitre V

*Constitution du réseau de l'État* ..... 28

Chapitre VI

*Le plan Freycinet* ..... 29

Chapitre VII

*Les conventions de* 1883 ..... 31

Chapitre VIII

*Période allant jusqu'au rachat de la Compagnie de l'Ouest. — Le rachat de l'Ouest* ..... 33

Chapitre IX

*Période allant du rachat de la Compagnie de l'Ouest jusqu'à la guerre* ..... 35

## DEUXIÈME PARTIE

## L'organisation administrative et financière des réseaux

### Chapitre premier

*Les Compagnies concédées. — Caractères généraux* ..... 37
*A) Organisation administrative* ..... 38
*B) Organisation financière* ..... 39
Le capital ..... 39
La garantie d'intérêts ..... 41
Le rachat ..... 43
Les servitudes ..... 44

### Chapitre II

*Le réseau de l'État* ..... 46
*A)* Organisation administrative ..... 46
*B)* Organisation financière ..... 47

### Chapitre III

*Le régime commercial des réseaux* ..... 48

### Chapitre IV

*Coup d'œil d'ensemble sur la situation des réseaux avant la guerre* ..... 50

## TROISIÈME PARTIE

## Les chemins de fer pendant et après la guerre (1914-1922)

### Chapitre premier

*Le régime administratif des chemins de fer pendant la guerre* ..... 53
A) *Organisation du temps de paix* ..... 54
Commissions de réseau ..... 54
Commission militaire supérieure des chemins de fer ..... 54
Sections de chemins de fer de campagne ..... 55
B) *Organisation du temps de guerre. — Lois de* 1877 *et* 1888 ..... 56
Division en deux zones ..... 56
Organisation militaire et exécution des transports ..... 57
Zone des armées ..... 57
Zone de l'intérieur ..... 59
Caractères de cette organisation ..... 60
C) *Evolution de cette organisation au cours de la guerre* ..... 61
Direction générale des transports au ministère des Travaux publics .. 62
Sous-secrétariat d'Etat des Transports ..... 63
Concentration des pouvoirs aux mains du ministre des Travaux publics 64
D) *L'après-guerre* ..... 66
*a)* Décret du 2 février 1919 ..... 66
*b)* Décret du 15 octobre 1919. Le régime provisoire d'exploitation... 67
E) *Observations générales* ..... 68

## Chapitre II

*Fonctionnement technique des chemins de fer pendant et depuis la guerre* .... 69
A) *Les transports militaires pendant la guerre* .... 69
Transports de couverture, de mobilisation et de concentration .... 70
Transports de troupes au cours des opérations .... 72
*a*) Les premières opérations .... 72
*b*) Les destructions d'ouvrages d'art .... 73
*c*) L'effort des réseaux .... 74
*d*) Le transport des troupes en Italie .... 75
Transports de ravitaillement .... 77
Transports sanitaires .... 79
Transports de permissionnaires .... 80
Transports d'évacuation .... 81
Transports de démobilisation .... 82
Transports des armées alliées .... 82
*a*) Transports anglais .... 82
Concentration de l'armée anglaise, août 1914 .... 82
Période allant de la fin de 1914 à la bataille de la Somme (1916). 84
Période allant de la bataille de la Somme à la fin de la guerre. 85
*b*) Transports américains .... 87
Choix des ports de débarquement .... 88
Établissement des lignes de communication américaines ... 88
Installations établies pour l'armée américaine .... 89
Aide apportée par les Américains .... 92
Organisation des transports américains .... 93
Commission régulatrice des lignes de communication américaines .... 94
Transportation Corps .... 95
Dispatching System .... 97
Car Record Office .... 97
Exécution des transports américains .... 98
Renseignements statistiques .... 99
Transports de matériel et d'approvisionnements .... 99
Transports de troupes .... 100
Transports de démobilisation .... 101
B) *Les effets de la guerre* .... 103
1° *L'exploitation commerciale* .... 103
*a*) Pendant la guerre .... 103
Suspension et restriction du trafic commercial .... 103
Reprise du trafic commercial .... 103
Mesures de désencombrement .... 106
Le trafic des marchandises .... 107
Modifications des courants de transports .... 108
Le mouvement des ports .... 109
Le trafic des voyageurs .... 111
*b*) Après la guerre .... 112
Le régime des priorités et ses conséquences .... 114
2° *L'exploitation technique* .... 118
*a*) Le matériel .... 118
Effectif du matériel .... 118
Entretien du matériel .... 119
Les immobilisations .... 120
Commandes de matériel neuf .... 122
La crise du matériel après la guerre .... 124
Reconstitution du parc de matériel .... 127
*b*) Le combustible .... 129
Charbon. — Rôle du réseau de l'État pour l'importation du charbon. — Prix du charbon .... 129
Mazout .... 133
Electrification des réseaux .... 134

*c*) Le personnel ..... 136
Pendant la guerre. — Effectifs. — Rendement ..... 136
Après la guerre. — L'application de la journée de huit heures .... 138
3° *Dommages et reconstitution* ..... 144
*a*) Dommages causés aux réseaux par la guerre ..... 144
*b*) Rétablissement des réseaux dans leur état d'avant-guerre ..... 147

CHAPITRE III

*Initiatives prises par les réseaux pendant et après la guerre* ..... 156
*a*) en vue de la réparation et de l'unification du matériel ..... 156
Bureau des commandes ..... 156
Comité de réparation du matériel ..... 157
Unification des types du matériel ..... 157
Office central d'études du matériel ..... 158
Consortium forestier et maritime des grands réseaux ..... 158
*b*) en vue du contrôle du matériel roulant. — Office central du mouvement des wagons ..... 159
*c*) en vue de l'amélioration du ravitaillement. — Transports frigorifiques. Transports du poisson ..... 160
*d*) En vue de l'augmentation du trafic de transit. — Représentation commune à l'étranger — Développement du tourisme ..... 162
*e*) Unification et révision des tarifs de transport ..... 162

CHAPITRE IV

*Situation financière des réseaux pendant et après la guerre* ..... 164
A) *Dépenses* ..... 169
1° Le personnel, mesures prises en sa faveur ..... 169
Allocations spéciales et suppléments de traitements ..... 170
Indemnités de résidence ..... 173
Relèvement général des traitements proprement dits ..... 173
Statut du personnel ..... 176
Agents retraités ..... 178
Autres mesures prises en faveur du personnel ..... 179
2° Combustibles ..... 180
3° Matières premières ..... 181
4° Indemnités pour pertes, retards et avaries ..... 182
5° Journée de huit heures ..... 182
B) *Recettes* ..... 183
1° Le relèvement des tarifs de 1918 ..... 183
2° Le relèvement des tarifs de 1920 ..... 185
3° Insuffisance des tarifs des transports militaires ..... 189
C) *Charges du capital* ..... 191
1° Les émissions d'obligations ..... 193
2° Les amortissements ..... 195
3° La dépréciation des valeurs de chemins de fer ..... 196
D) *La marche du déficit des réseaux* (1914-1920) ..... 199

## QUATRIÈME PARTIE

## Le nouveau régime des chemins de fer

CHAPITRE PREMIER

*La nécessité d'un nouveau régime de chemins de fer* ..... 201

### Chapitre II

*Les principes du nouveau régime* ..... 203
1° L'organisation administrative ..... 203
2° L'organisation financière ..... 207
Les obligations nouvelles ..... 213
Les clauses nouvelles de rachat ..... 214
La liquidation du passé ..... 215

### Chapitre III

*Observations générales sur le nouveau régime des chemins de fer* ..... 217

## CINQUIÈME PARTIE

## Annexes

### Chapitre premier

*Renseignements particuliers concernant les cinq grandes Compagnies* ..... 219
*a*) Le réseau du Nord jusqu'à l'armistice ..... 219
*b*) Le réseau de l'Est jusqu'à l'armistice ..... 222
*c*) Le réseau P. L. M. jusqu'à l'armistice ..... 222
*d*) Le réseau P. O. jusqu'à l'armistice ..... 224
*e*) Le réseau du Midi jusqu'à l'armistice ..... 226

### Chapitre II

*Le réseau de l'État pendant la guerre* ..... 228
1° Rôle du réseau de l'Etat ..... 228
Première partie. — Les transports sur le réseau de l'État ..... 229
2° Transports militaires français ..... 229
3° Concours prêté à l'armée anglaise ..... 231
4° Transports américains ..... 232
5° Importance relative des transports militaires ..... 233
6° Aide prêtée aux autres réseaux ..... 233
7° Transports commerciaux ..... 235
8° Desserte des ports ..... 236
9° Variations du trafic commercial ..... 238
10° Mobilisation d'une partie du personnel ..... 238
11° Le coefficient d'exploitation pendant la guerre ..... 239
Deuxième partie. — Missions diverses confiées au réseau de l'Etat par le gouvernement ..... 240
12° Compte de location du matériel étranger. — Matériel belge ..... 240
13° Wagons anglais ..... 241
14° Wagons citernes allemands ..... 242
15° Compte de location du matériel roulant américain ..... 244
16° Commande et réception de matériel de voie pour les ministères de la Guerre et de l'Armement ..... 245
17° Commande et réception de wagons par le réseau de l'Etat pour son compte et pour celui d'autres réseaux ..... 246
18° Réception du matériel roulant de l'armée américaine ..... 248
19° Réception du matériel roulant acheté au gouvernement américain par le ministère des Travaux publics ..... 251
20° Commandes de matériel roulant en France pour le ministère des Travaux publics (Loi du 10 janvier 1919) ..... 252
21° Réception des locomotives du Service de l'artillerie lourde sur voie ferrée ..... 253
22° Achat, importation et vente de combustibles ..... 254
23° Compte de péréquation des charbons ..... 255

Chapitre III

*Les chemins de fer d'intérêt local pendant la guerre* ..... 257

Bibliographie ..... 263

## Table des cartes et graphiques

*Carte générale des chemins de fer français* ..... XII
*Lignes de démarcation de la zone des armées et de la zone de l'intérieur* ..... 56
*Lignes de concentration anglaises* ..... 80
*Réseau des lignes de communication américaines* ..... 88
*Principales installations américaines* ..... 96
*Graphique du tonnage américain mensuel évacué par voie ferrée des sept grands ports français* ..... 104

Index ..... 269

# PLAN D'ENSEMBLE

D'UNE

# HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE LA GUERRE MONDIALE

## I

## LISTE DES DIRECTEURS ET DES COMITÉS DE DIRECTION

---

DIRECTEUR GÉNÉRAL : M. JAMES T. SHOTWELL
Membre de droit des Comités de direction

### FRANCE

*Comité de direction :*

*Président* : M. Charles GIDE.
*Membres* : M. Arthur FONTAINE.
M. Henri HAUSER.
M. Charles RIST.

### BELGIQUE

M. H. PIRENNE, *directeur.*

### GRANDE-BRETAGNE

*Comité de direction :*

*Président* : Sir William BEVERIDGE, K. C. B.
*Membres* : M. H. W. C. DAVIS, C. B. E.
M. Thomas JONES, LL. D.
M. J. M. KEYNES, C. B.
M. F. W. HIRST.
M. W. R. SCOTT, D. Phil.

### ITALIE

*Comité de direction :*

*Président* : M. Luigi EINAUDI.
*Membres* : M. Pasquale JANNACCONE.
M. Umberto RICCI.

### Allemagne

*Comité de direction :*

*Président* : M. Carl Melchior.
*Membres* : M. A. Mendelssohn-Bartholdy.
M. Hermann Bücher.
M. Carl Duisberg.
M. Max Sering.

### Autriche

*Comité de direction :*

*Président* : M. Friedrich von Wieser.
*Membres* : M. Richard Riedl.
M. Richard Schüller.
M. Clemens von Pirquet.

### Hongrie

M. Gustave Gratz, *directeur.*

### Russie

† Sir Paul Vinogradoff, *directeur* (1921-1925)
† mort en décembre 1925.

### Pays-Bas

M. H. B. Greven, *directeur.*

### Pays Scandinaves

*Comité de direction :*

*Président* : M. Harald Westergaard (Danemark).
*Membre* : M. Eli Heckscher (Suède).

### Roumanie

M. David Mitrany, *directeur.*

## II

## LISTE DES MONOGRAPHIES

(Cette liste ne comprend que les monographies déjà parues et celles qui sont en préparation. Elle pourra être modifiée ou allongée selon les besoins. Les monographies se divisent en deux catégories principales : celles destinées à former un volume de 300 à 400 pages, et celles qui, ne comportant qu'une centaine de pages, pourront être ultérieurement réunies en un même volume avec d'autres traitant de sujets connexes. Les monographies déjà parues sont indiquées par un astérisque, celles qui ne traitent qu'une partie d'un sujet par un double astérisque).

### Série Française

*Bibliographie méthodique de l'Histoire économique et sociale de la France pendant la guerre, par M. Camille Bloch.

L'Organisation gouvernementale française pendant la guerre :

- *Les formes du gouvernement de guerre, par M. Pierre Renouvin ;
- *Le Problème du régionalisme, par M. Henri Hauser ;
- Les Services administratifs pendant la guerre (leur histoire et leurs archives), par M. A. Boutillier du Retail ;
- L'Organisation de la République pour la Paix, par M. Henri Chardon.

*Le Contrôle du ravitaillement de la population civile, par M. Pierre Pinot.

*L'Agriculture pendant la guerre, par M. Michel Augé-Laribé.

La Guerre et l'industrie française :

- *L'Industrie française pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine ;
- L'Organisation des industries de guerre, par M. Albert Thomas ;
- *Les Industries textiles, par M. Albert Aftalion ;
- Les Industries métallurgiques, (en préparation) ;
- Les Industries chimiques, par M. Eugène Mauclère ;
- Les Combustibles minéraux, par M. Henri de Peyerimhoff ;
- *Les Forces hydro-électriques, par M. Raoul Blanchard ;
- Les Bois d'œuvre pendant la guerre, par M. le général Chevalier ;
- Les Industries de l'aéronautique, par M. le colonel Paul Dué.

La Guerre et le travail (3 volumes) :

Salaires, tarifs, conventions collectives, grèves, par MM. William Oualid et C. Picquenard ;

Placement et chômage, par M. A. Créhange ;

Le Syndicalisme durant la guerre, par M. Roger Picard ;

*La Main-d'œuvre étrangère et coloniale, par M. B. Nogaro et M. le lieutenant-colonel Weil ;

*La Santé et le travail des femmes pendant la guerre, par M. Marcel Frois.

Effets économiques de la guerre dans les régions envahies :

L'Organisation du travail dans les régions envahies de la France pendant l'occupation, par M. Pierre Boulin ;

Le Ravitaillement des régions envahies, par MM. Paul Collinet et Paul Stahl ;

Les Dommages de guerre pour la France, par MM. Edmond Michel et Prangey.

Réfugiés et prisonniers de guerre :

Les Réfugiés, par M. Pierre Caron ;

Les Prisonniers de guerre en France, par M. Georges Cahen-Salvador.

La Guerre et le Commerce :

La France et la politique économique interalliée (2 volumes), par M. Etienne Clémentel ;

La Guerre et le commerce français. Etude générale, par M. Charles Rist ;

La Guerre et la marine marchande française :

Transports par mer : la marine marchande, par M. Cangardel ;

Les Ports français pendant la guerre, par M. Georges Hersent.

La Guerre et les transports :

*Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer, par M. Marcel Peschaud ;

*La Navigation intérieure en France pendant la guerre, par M. Georges Pocard de Kerviller.

La Guerre et les finances françaises :

*Les Finances de guerre de la France, par M. Henri Truchy ;

Le Marché monétaire et financier français pendant la guerre, par M. Albert Aupetit.

Le Coût de la guerre pour la France :

*Les Dépenses de guerre de la France, par M. Gaston Jèze ;

Le Coût de la guerre pour la France, par MM. Charles Gide et Gaston Jèze.

La Guerre et la vie sociale :

La Lutte contre la cherté par les organisations privées, par MM. Charles GIDE et DAUDÉ-BANCEL ;

Problème du logement et urbanisme, par MM. Henri SELLIER et BRUGGEMAN ;

La Population et les revenus en France pendant la guerre, par M. Michel HUBER ;

*Le mouvement des prix et des salaires durant la guerre en France, par M. Lucien MARCH.

La Guerre et la santé publique :

La Défense de la santé publique pendant la guerre, par le Dr Léon BERNARD ;

Les Mutilés, par MM. CASSIN et DE VILLE-CHABROLLE.

Etudes d'histoire locale (2 volumes).

Paris, par MM. Henri SELLIER, BRUGGEMAN et POËTE ;

*Lyon, par M. Edouard HERRIOT ;

*Marseille, par M. Paul MASSON ;

*Rouen, par M. J. LEVAINVILLE ;

*Bordeaux, par M. Paul COURTEAULT ;

*Bourges, par M. Claude-Joseph GIGNOUX ;

*Tours, par MM. Michel LHÉRITIER et Camille CHAUTEMPS ;

L'Alsace et la Lorraine, par M. Georges DELAHACHE.

La Guerre et les colonies françaises :

L'Afrique du Nord, par M. Augustin BERNARD ;

Les Colonies françaises pendant la guerre, par M. Arthur GIRAULT.

## SÉRIE BELGE

La Belgique et la guerre mondiale, par M. H. PIRENNE.

La Déportation et le travail forcé des ouvriers et de la population civile (1915-1918), par M. Fernand PASSELECQ.

*Le Ravitaillement de la Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Albert HENRY.

*La législation et l'administration allemandes en Belgique, par MM. J. PIRENNE et M. VAUTHIER.

Le Secours-Chômage en Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Ernest MAHAIM.

La Destruction de l'industrie belge par les Allemands, par le comte Ch. de KERCHOVE.

La Politique économique du gouvernement belge pendant la guerre, par M. F. G. van LANGENHOVE.

## SÉRIE BRITANNIQUE

*Bibliographie, par Mlle M. E. BULKLEY.

*Archives britanniques de paix et de guerre, par M. Hubert HALL.

*Manuel de l'administration des archives, par M. Hilary JENKINSON.

Le Gouvernement de guerre de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, considéré spécialement au point de vue économique, par M. W. G. S. ADAMS, C. B.

*Le Gouvernement de guerre dans les Dominions, par M. A. B. Keith.
*Mécanisme de certains contrôles de l'Etat, par M. E. M. H. Lloyd.
Rationnement et ravitaillement, par Sir William Beveridge, K. C. B. et Sir Edward C. K. Gonner, K. B. E.
* Prix et salaires dans le Royaume-Uni (1914-1920), par M. A. L. Bowley.
Les Impôts et les bénéfices de guerre, par Sir Josiah C. Stamp, K. B. E.
Les Impôts.
Les Bénéfices de guerre et leur répartition.
La Guerre et les assurances. Série d'études :
Assurances sur la vie, par M. S. G. Warner.
Assurances-incendie, par MM. A. E. Sich et S. Preston.
Assurances maritimes, par Sir Norman Hill.
Sociétés de Secours mutuels et assurances sur la santé, par Sir Alfred Watson.
Le Mouvement national pour l'épargne, par Sir William Schooling.
Assurances contre le chômage, par Sir William Beveridge.
Histoire générale de la marine marchande britannique pendant la guerre, par M. C. Ernest Fayle.
*Le Contrôle des alliés sur la navigation maritime ; une expérimentation d'administration internationale, par Sir Arthur Salter, K. C. B.
*L'Industrie britannique du charbon et la guerre, par Sir Richard Redmayne, K. C. B.
L'Industrie britannique du fer et de l'acier pendant la guerre, par M. W. T. Layton, C. H., C. B. E.
Les effets de la guerre sur les industries textiles britanniques :
Le Commerce de la laine pendant la guerre, par M. E. F. Hitchcock.
**La Commission de Contrôle du coton, par M. H. D. Henderson.
*Production des denrées alimentaires, par Sir Thomas Middleton, K. B. E.
Les Trade-Unions et la guerre, par M. G. D. H. Cole :
**Le Trade-Unionisme et les munitions.
**La Main-d'œuvre dans l'industrie britannique du charbon.
**Les Organisations ouvrières par ateliers.
*L'Organisation du travail et son contrôle, par M. Humbert Wolfe, C. B. E.
Effets de la guerre sur la santé publique :
La Santé de la population civile pendant la guerre, par M. A. W. J. Macfadden, C. B.
La Santé des soldats démobilisés, par M. E. Cunyngham Brown, C. B. E.
*La Vallée de la Clyde pendant la guerre, par M. W. R. Scott et M. J. Cunnison.
L'Ecosse rurale pendant la guerre : série d'études sous la direction de M. W. R. Scott :
Pêcheries écossaises, par M. D. T. Jones ;
Agriculture écossaise, par M. H. M. Conacher ;
Le Travailleur agricole, par M. Duncan ;
La Réforme agraire, par M. W. R. Scott ;
Appendice sur le Jute, par M. J. P. Day.

Les Budgets de guerre et la politique financière britannique, par MM. F. W. Hirst et J. E. Allen.
Le Pays de Galles et la guerre, par M. T. Jones.
Manuels pour l'étude de l'économie de guerre :
Dictionnaire des organisations officielles du temps de guerre, par M. N. B. Dearle.
Chronique économique de la guerre, par M. N. B. Dearle.
Le Coût de la guerre pour la Grande-Bretagne. En préparation.
Etudes d'Histoire sociale britannique pendant la guerre mondiale (en préparation.

## Série Italienne

Bibliographie économique et sociale de la guerre, par M. Vincenzo Porri, avec une introduction sur les archives de la guerre, par M. Eugenio Casanova.
La Législation économique de la guerre, par M. Alberto De'Stefani.
La Production agricole en Italie (1914-1919), par M. Umberto Ricci.
Les Classes agricoles en Italie pendant la guerre, par M. Arrigo Serpieri.
Alimentation et rationnement. par M. Riccardo Bachi, et Alimentation de l'armée italienne, par M. Gaetano Zingali.
Les Finances de guerre, par M. Luigi Einaudi.
Le Coût de la guerre pour l'Italie, par M. Luigi Einaudi.
De l'Inflation en Italie et de ses répercussions sur les prix, les revenus et les changes étrangers, par M. Pasquale Jannaccone.
*Statistique de la santé publique en Italie pendant et après la guerre, par M. Giorgio Mortara.
Le Peuple italien pendant et après la guerre : étude sociale, par M. Gioacchino Volpe.
*Les Répercussions de la guerre sur la vie économique et sociale du Piémont, par M. Giuseppe Prato.

## Série Allemande

Aperçu bibliographique de la littérature allemande relative à l'histoire économique et sociale de la guerre, par M. A. Mendelssohn-Bartholdy et M. E. Rosenbaum, avec une section sur les archives impériales, par M. le comte Musebeck.
Effets de la guerre sur le gouvernement et la constitution de l'Allemagne :
*a*) Le Gouvernement de guerre de l'Allemagne, par M. A. Mendelssohn-Bartholdy ;
*b*) L'Administration politique des territoires occupés, par MM. von Gayl, W. von Kries et L. F. von Kohler.
Effets de la guerre sur la morale et la religion :
*a*) Les Effets de la guerre sur la morale, par M. O. Baumgarten.
*b*) Les Effets de la guerre sur la religion, par MM. Erich Foerster et Arnold Rademacher.
*c*) Les Effets de la guerre sur la jeunesse, par M. Wilhelm Flitner.
*d*) La Guerre et le crime, par M. Moritz Liepmann.

Effets de la guerre sur la population, le revenu et le niveau de la vie en Allemagne :
*a*) Les Effets de la guerre sur la population, par M. R. Meerwarth.
*b*) Les Effets de la guerre sur les revenus, par M. A. Gunther.

Les Effets généraux de la guerre sur la production, par M. Max Sering.

La Guerre et le contrôle gouvernemental :
*a*) Le Contrôle de l'État et sa liquidation, par M. H. Goppert.
*b*) L'Approvisionnement des matières premières et le contrôle du gouvernement, par M. A. Koeth.
*c*) La Coopération économique avec les alliés de l'Allemagne et l'organisation du ravitaillement, par M. W. Frisch.
*d*) L'Utilisation économique des territoires envahis :
La Belgique et la France du Nord, par M. Jahn.
La Roumanie et l'Ukraine, par M. Mann.
La Pologne et la région baltique, par MM. W. von Kries et von Gayl.

Les Effets de la guerre sur le commerce allemand, par M. W. Wiedenfeld.

Les Effets de la guerre sur la navigation et les chemins de fer :
*a*) La Guerre et la flotte allemande, par M. E. Rosenbaum.
*b*) La Guerre et les chemins de fer (en préparation).

L'Influence de la guerre sur l'industrie allemande, par M. Hermann Bücher.

La Guerre et les syndicats ouvriers allemands, par MM. Paul Umbreit, Adam Stegerwald, Antoine Erkelenz et Gustave Bauer.

L'Histoire sociale des classes ouvrières pendant et après la guerre :
*a*) La Guerre et l'ouvrier allemand, par M. David.
*b*) La Guerre et les salaires, par M. Waldemar Zimmermann.

L'Alimentation et l'agriculture :
*a*) La Guerre et la population agricole, par M. Max Sering.
*b*) L'Approvisionnement alimentaire pendant la guerre, par M. A. Skalweit.
*c*) La Statistique alimentaire du temps de guerre, par M. Ernest et Wagemann.
*d*) L'Influence de la guerre sur la production agricole, par M. Friedrich Aereboe.

Effets de la guerre sur les finances allemandes .
*a*) Effets de la guerre sur la circulation monétaire et les banques, (en préparation).
*b*) Les Finances allemandes pendant la guerre, par M. Walter Lotz.

## Série Autrichienne et Hongroise

*Autriche-Hongrie* :

*Bibliographie des documents imprimés, par M. Othmar Spann.

Les Finances austro-hongroises pendant la guerre, par M. Alexandre Popovics.

Histoire économique militaire; série d'études écrites sous la direction du professeur von Wieser, du général Krauss, du général Hoen et du colonel Glaise-Horstenau. Le Recrutement, etc., par le colonel Klose ; Munitions et ravitaillement, par le colonel Pflug ; les Transports sous le contrôle militaire, par le colonel Ratzenhofer; (autres volumes en préparation).

L'Utilisation économique des territoires occupés : Serbie, Monténégro, Albanie, par le général Kerchnawe ; l'Italie du Nord, par le général Leidl ; l'Ukraine, par le général Krauss ; la Roumanie, par M. Félix Sobotka : la Pologne, par le général Mitzka.

« Mittel-Europa », préparation d'une nouvelle union économique, par MM. Gratz et Schüller.

La Ruine et le démembrement de la monarchie des Habsbourg, par M. Friedrich von Wieser, avec une section sur la rupture de l'Union économique entre l'Autriche et la Hongrie, par M. Richard Schüller.

*Empire d'Autriche* :

Le Gouvernement de guerre en Autriche, par M. Joseph Redlich.

Réglementation de l'industrie en Autriche pendant la guerre, par M. Richard Riedl.

Le Contrôle de l'alimentation et de l'agriculture en Autriche pendant la guerre, par M. H. Löwenfeld-Russ.

*Le Travail en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Ferdinand Hanusch.

Les Chemins de fer autrichiens pendant la guerre (contrôle civil), par M. von Enderes.

*Le Ravitaillement en charbon de l'Autriche pendant la guerre, par M. von Homann-Herimberg.

Effets de la guerre sur la morale et la religion, par le chancelier Seipel.

La Guerre et le crime en Autriche, par M. Franz Exner.

Le Coût de la guerre en Autriche, par M. Hornik.

*Royaume de Hongrie* :

Histoire générale de l'économie de guerre en Hongrie, par M. Gustave Gratz.

Les Effets de la guerre sur l'administration gouvernementale et sur l'esprit public en Hongrie, par le comte Albert Apponyi.

Histoire de l'industrie hongroise pendant la guerre, par le baron Joseph Szterényi.

Histoire du commerce hongrois pendant la guerre, par M. Alexandre Matlekovits.

Histoire des finances hongroises pendant la guerre, par M. John Teleszky.

L'Agriculture en Hongrie, par M. Mutschenbacher, et le Contrôle alimentaire, par M. Jean Bud.

La Vie sociale en Hongrie pendant la guerre, par M. Desider Pap.

*La Santé publique et la Guerre en Autriche-Hongrie* :

Exposé général de la santé publique en Autriche-Hongrie, par le docteur von Pirquet.

Etudes sur la santé publique en Autriche pendant la guerre, par les docteurs Helly, Kirchenberger, Steiner, Raschofsky, Kassowitz, Breitner, von Bokay, Schacherl, Hockauf, Finger, Kyrle, Elias, Economo, Muller-Deham, Nobel, Wagner, Edelman, et Mayerhofer, avec une introduction par le docteur von Pirquet.

## Première Série Russe

*(Jusqu'à la Révolution bolchéviste).*

Effets de la guerre sur le gouvernement et les finances nationales en Russie :
- Les Effets de la guerre sur le gouvernement central en Russie, par M. Paul P. Gronsky.
- Les Finances de l'Etat en Russie pendant la guerre, par M. Alexandre M. Michelson.
- La Circulation monétaire en Russie pendant la guerre, par M. Michel V. Bernadsky.
- Le Crédit d'Etat en Russie pendant la guerre, par M. Paul N. Apostol.

Les municipalités et les Zemstvos pendant la guerre :
- Les Effets de la guerre sur les municipalités russes et l'Union nationale des villes, par M. N. I. Astroff.
- Les « Zemstvos » en temps de paix et en temps de guerre, par le prince George E. Lvoff.
- Les « Zemstvos », par le prince Vladimir A. Obolensky.
- L'Union nationale des « Zemstvos » et la « Zemgor » (Fédération de l'Union des Zemstvos et de l'Union des Villes), par M. Serge P. Turin.
- La Guerre et la psychologie des membres des « Zemstvos », par Isaac V. Shklovsky.

L'Armée russe dans la guerre mondiale, étude d'histoire sociale, par le général Nicolas N. Golovine.

L'Economie rurale en Russie et la guerre, par MM. Alexis Anziferoff, Alexandre Bilimovitch et M. O. Batcheff.

Les Effets de la guerre sur la propriété foncière et la réforme agraire, par MM. V. A. Kossinsky et Alexandre D. Bilimovitch.

Le Problème du ravitaillement en denrées alimentaires de la Russie pendant la guerre, par M. Pierre B. Struvé, de l'Académie des Sciences de Russie.

Effets de la guerre sur le mouvement coopératif en Russie :
- Le Crédit coopératif et la coopération agricole en Russie et la guerre, par M. Alexis N. Anziferoff.

Le Contrôle de l'industrie par l'Etat en Russie pendant la guerre, par M. Simon O. Zagorsky.

Les Effets de la guerre sur quelques industries :
- *a*) Les Mines de charbon par M. Boris N. Sokoloff.
- *b*) L'Industrie chimique, par M. Mark A. Landau.
- *c*) L'Industrie du lin et de la laine, par M. Serge N. Tretiakoff.

Les Effets de la guerre sur les questions ouvrières :
*a*) Les Salaires par Mlle Anna G. Eisenstadt.
*b*) Les Modifications survenues dans la composition des classes ouvrières, par Vladimir T. Braithwaite.
Le Commerce russe durant la guerre, par M. Paul A. Bouryshkine.
La Russie et la guerre économique, par le baron Boris E. Noldé.
Les Transports en Russie pendant la guerre, par M. Michel B. Braikevitch.
Les Institutions universitaires russes pendant la guerre, par M. Paul J. Novgorodzoff.
L'Enseignement primaire et l'enseignement secondaire en Russie durant la guerre, par M. Dimitry M. Odinez.
L'Histoire sociale de l'Ukraine pendant la guerre, par M. Nicolas M. Mogilansky.
Statistique de la vie publique en Russie pendant la guerre, par M. S. S. Kohn.
La Russie et la guerre mondiale (synthèse historique.) (En préparation).

## Série Hollandaise

Effets économiques et sociaux de la guerre dans les Pays-Bas :
L'Effet de la guerre sur le ravitaillement, par M. F. E. Posthuma.
L'Industrie hollandaise, par M. C. P. Zaalberg.
Le Commerce et la navigation hollandais, par M. E. P. de Monchy.
Prix, salaires et coût de la vie, par M. H. W. Methorst.
Banques et circulation, par MM. Vissering et J. Westerman Holstyn.
Les Colonies hollandaises, 1914-1922, par M. J. H. Carpentier Alting et de Cock-Buning.
**Les Finances de guerre des Pays-Bas, jusqu'en 1918, par M. J. van der Flier.
Les Finances de guerre dans les Pays-Bas, de 1918 à 1922. Le Coût de la guerre, par M. H. W. C. Bordewyk.
Les Effets de la guerre sur le problème du logement, 1914-1922, par M. H. J. Romeyn.

## Série Scandinave

Les Effets de la guerre en Suède, série de monographies :
*a*) La Vie et le travail du peuple suédois. Introduction générale, par M. Eli F. Heckscher.
*b*) L'Agriculture suédoise et l'approvisionnement alimentaire, par M. Carl Mannerfelt.
*c*) L'Industrie suédoise, par M. Olaf Edstrom.
*d*) Les Classes ouvrières, par M. Otto Jarte.
Effets de la guerre sur les finances et le commerce suédois :
*a*) La Circulation et les finances, par M. Eli F. Heckscher.
*b*) Le Commerce suédois, par M. Kurt Bergendal.
La Norvège et la guerre mondiale, par M. Wilhelm Keilhau.

Les Effets économiques de la guerre sur le Danemark, par M. Einar Cohn, avec une étude sur l'Islande, par M. Thorstein Thorsteinsson.

### Série Tchécoslovaque

*Problèmes financiers et politiques en Tchécoslovaquie pendant la première année d'après-guerre, par M. A. Rasin.

Les Effets de la guerre sur le peuple tchécoslovaque. Volume d'études rédigées sous la direction du Président Masarik.

### Série Yougoslave

Situation économique de la Serbie avant la guerre, par M. Velimir Bajkitch.

La Serbie pendant la première année de la guerre, par M. Velimir Bajkitch.

Effets de la guerre. Série d'études (en préparation).

### Série Roumaine

La Révolution agraire en Roumanie et dans le Sud-Est de l'Europe, par M. D. Mitrany.

Conséquences économiques de la guerre en Roumanie :

Les Effets de l'occupation ennemie en Roumanie, par M. G. Antipa.

Les Effets de la guerre sur la santé publique en Roumanie, par M. J. Cantacuzène.

Les Effets de la guerre sur la vie économique roumaine (volume en préparation).

## III

## LISTE DES MONOGRAPHIES PUBLIÉES ET DES ÉDITEURS

La publication des Monographies est faite sous la direction générale de la *Yale University Press*, avec le concours d'éditeurs, dans les différents pays. Chacun des volumes se trouve donc ainsi non seulement à la *Yale University Press*, mais dans tous les pays, chez les éditeurs de l'*Histoire économique et sociale de la guerre*.

Les ouvrages suivants ont paru ou vont paraître prochainement :

### Série autrichienne et hongroise
(*en allemand*)

Bibliographie des documents imprimés, par M. Othmar Spann.
Les Finances austro-hongroises pendant la guerre, par M. Alexandre von Popovics.
Le Ravitaillement en charbon de l'Autriche pendant la guerre, par M. von Homann-Herimberg.
Le Travail en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Ferdinand Hanusch.

### Série belge
(*en français*)

La Législation et l'administration allemandes en Belgique, par MM. J. Pirenne et M. Vauthier.
Le Ravitaillement de la Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Albert Henry.

### Série anglaise
(*en anglais*)

Le Contrôle des alliés sur la navigation maritime ; une expérimentation d'administration internationale, par Sir Arthur Salter, K. C. B.
Le Gouvernement de guerre dans les Dominions, par M. A. B. Keith.
Prix et salaires dans le Royaume-Uni (1914-1920), par M. A. L. Bowley.
Manuel de l'administration des Archives, par M. Hilary Jenkinson.
La Commission de contrôle du coton, par M. H. D. Henderson.

Archives britanniques de paix et de guerre, par M. Hubert HALL.
Bibliographie, par Mlle M. E. BULKLEY.
L'Organisation du travail et son contrôle, par M. Humbert WOLFE, C. B. E.
L'Industrie britannique du charbon et la guerre, par Sir Richard REDMAYNE, K. C. B.
Production des denrées alimentaires, par Sir Thomas MIDDLETON, K. B. E.
Les Organisations ouvrières par ateliers, par M. G. D. H. COLE.
Le Trade-Unionisme et les Munitions, par M. G. D. H. COLE.
La Main-d'œuvre dans l'industrie britannique du charbon, par M. G. D. H. COLE.
Mécanisme de certains contrôles de l'Etat, par M. E. M. H. LLOYD.
La Vallée de la Clyde pendant la guerre, par M. W. R. SCOTT et M. J. CUNNISON.

## SÉRIE ITALIENNE
*(en italien)*

Statistique de la Santé publique en Italie pendant et après la guerre, par M. Giorgio MORTARA.
Les Répercussions de la guerre sur la vie économique et sociale du Piémont, par M. Giuseppe PRATO.

## SÉRIE TCHÉCOSLOVAQUE
*(en anglais)*

Problèmes financiers et politiques en Tchécoslovaquie pendant la première année d'après-guerre, par M. A. RASIN.

## SÉRIE HOLLANDAISE
*(en anglais)*

Les Finances de guerre des Pays-Bas, jusqu'en 1918, par M. J. VAN DER FLIER.

## SÉRIE FRANÇAISE
*(en français)*

Bibliographie méthodique de l'Histoire économique et sociale de la France pendant la guerre, par M. Camille BLOCH.
Le Problème du régionalisme, par M. Henri HAUSER.
L'Industrie française pendant la guerre, par M. Arthur FONTAINE.
Les Industries textiles, par M. Albert AFTALION.
Les Forces hydro-électriques pendant la guerre, par M. Raoul BLANCHARD.

Lyon pendant la guerre, par M. Edouard Herriot.
La Vie économique à Bordeaux pendant la guerre, par M. P. Courteault.
Bourges, par M. C. J. Gignoux.
Marseille, par M. P. Masson.
Rouen, par M. J. Levainville.
Tours et la guerre. Étude économique et sociale, par MM. Lhéritier et C. Chautemps.
La Main-d'œuvre étrangère et coloniale, par M. B. Nogaro et le lieutenant-colonel Weil.
L'Agriculture française pendant la guerre, par M. M. Augé-Laribé.
Le Contrôle du ravitaillement de la population civile, par M. Pierre Pinot.
Les Formes du gouvernement de guerre, par M. P. Renouvin.
Le Mouvement des prix et des salaires pendant la guerre, par M. L. March.
Les Dépenses de guerre de la France, par M. G. Jèze.
Les Finances de guerre de la France, par M. H. Truchy.
La Santé et le travail des femmes, par M. M. Frois.
La Navigation intérieure en France pendant la guerre, par M. G. Pocard de Kerviler.
Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer, par M. M. Peschaud.

* * *

Les éditeurs et les dépositaires de ces volumes sont les suivants :

Amérique : *Yale University Press*, New-Haven (Connecticut).

Autriche-Hongrie : *Holder-Pichler-Tempsky, A. G.*, Vienne (Autriche).

France : *Les Presses Universitaires de France*, 49, Boulevard St-Michel, Paris (France).

Allemagne : *Deutsche Verlags-Anstalt*, Berlin et Stuttgart.

Grande-Bretagne : *Oxford University Press Amen House*, Warwick Square, Londres, E. C. 4.

Italie : *Casa Editrice Laterza*, Bari (Italie).

Toute personne qui désirerait avoir des renseignements sur les volumes parus ou à paraître doit s'adresser à l'éditeur de son pays.

Imp. des *Presses Universitaires de France*, Paris. — 1926. — 0.262

Publications de la

# Dotation Carnegie pour la Paix Internationale

Section d'Économie et d'Histoire

# HISTOIRE ECONOMIQUE & SOCIALE DE LA GUERRE MONDIALE

***Série Française***

DIRECTEUR

JAMES T. SHOTWELL

Professeur d'Histoire à l'Université Columbia (U. S. A.)

AVEC LA COLLABORATION DU

COMITÉ FRANÇAIS

CHARLES GIDE, Professeur au Collège de France (*Président*).

ARTHUR FONTAINE, Président du Conseil d'Administration du Bureau International du Travail.

HENRI HAUSER, Professeur à la Sorbonne et au Conservatoire national des Arts et Métiers.

CHARLES RIST, Professeur à la Faculté de Droit.

*(Voir à la fin de ce volume la composition des Comités étrangers et la liste des monographies se rapportant à chaque pays).*

LA GUERRE ET LES TRANSPORTS

---

# LA NAVIGATION INTÉRIEURE EN FRANCE PENDANT LA GUERRE

PAR

**G. DE KERVILER**
Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

PUBLICATIONS DE LA DOTATION CARNEGIE
POUR LA PAIX INTERNATIONALE

*LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE, PARIS*
*YALE UNIVERSITY PRESS, NEW-HAVEN, U.S.A.*

# PRÉFACE

A l'automne de 1914, quand l'étude scientifique des répercussions de la guerre sur la vie moderne passa tout à coup du domaine de la théorie dans celui de l'histoire, la Division d'Économie et d'Histoire de la Dotation Carnegie se proposa d'adapter son programme de recherches aux problèmes nouveaux que la guerre allait susciter ou, si l'on préfère, aux problèmes anciens qu'elle allait transformer.

Le programme existant, tel qu'il avait été rédigé dans la conférence des économistes tenue à Berne en 1911 et qui traitait des questions alors actuelles, avait déjà donné lieu à des travaux de haute valeur, mais pour bien des raisons, il ne pouvait plus être maintenu tel quel. Un nouveau plan fut donc tracé, à la demande du Directeur de la Division. Il avait pour but de mesurer, par une vaste enquête historique, le coût économique de la guerre et les perturbations qu'elle causerait dans la marche de la civilisation. Il y avait lieu de penser qu'en confiant une telle entreprise à des hommes compétents et d'esprit pondéré, et en la menant selon la méthode vraiment scientifique, elle pourrait finalement fournir au public les éléments nécessaires pour se former une opinion éclairée — et servir par là les intentions d'une Fondation consacrée à la cause de la Paix internationale.

Le besoin d'une telle analyse, conçue et exécutée dans le véritable esprit de la recherche historique, s'est fait de plus en plus sentir au fur et à mesure que la guerre s'est développée, déclanchant toute la multiplicité des forces nationales — non seulement celles qui visaient à la destruction, mais aussi celles qui aboutissaient à la création de nouvelles énergies productives. L'apparition de ces formes nouvelles d'activité économique qui, en temps de paix, se seraient traduites par un accroissement de richesse sociale et qui ont donné parfois l'illusion d'une prospérité grandissante — et, d'autre part, le spectacle de l'incroyable endurance dont firent preuve toutes les nations belligérantes pour supporter

219032

des pertes sans cesse accrues — ont rendu nécessaire de soumettre à un examen plus approfondi tout le domaine de l'économie de guerre.

Une double obligation s'imposa donc à la Division d'Économie et d'Histoire. Elle dut prendre pour règle de concentrer son travail sur les problèmes ainsi posés et de les étudier dans leur ensemble ; en d'autres termes, de leur appliquer les critériums et les disciplines de la méthode historique. En raison même de ce que la guerre, prise dans son ensemble, constituait un seul fait, quoique se répercutant par des voies indirectes jusqu'aux régions les plus reculées du globe, l'étude de la guerre devait se développer sur un plan unique, embrassant tous ses aspects à la fois et pourtant ne négligeant aucune des données accessibles.

Aussi longtemps que la guerre a duré, on ne pouvait songer à l'exécution d'un tel programme. On pouvait tenter des études occasionnelles et partielles (quelques-unes ont été publiées sous la direction de la Division économique), mais il était impossible d'entreprendre une histoire générale — et cela pour des raisons évidentes. D'abord toute étude autorisée sur les ressources des belligérants aurait influencé directement la conduite des armées. Aussi les gouvernements avaient-ils grand soin de soustraire à toute enquête les données de la vie économique, même celles auxquelles, en temps normal, le public a accès. En dehors même de cette difficulté, les collaborateurs qui eussent été qualifiés pour ces études étaient pour la plupart mobilisés et par conséquent hors d'état de se livrer à de pareilles recherches. Le plan d'une histoire de la guerre fut donc ajourné jusqu'au moment où les circonstances rendraient possibles dans chaque nation non seulement la communication des documents, mais la collaboration des spécialistes, économistes, historiens, hommes d'affaires ; et où leur coopération à ce travail collectif ne pourrait plus donner lieu à des malentendus, ni quant à ses buts, ni quant à son contenu.

Dès la guerre finie, la Dotation reprit son plan primitif. Il se trouva qu'il s'adaptait assez bien, sauf quelques légères modifications, à la situation nouvelle. Le travail commença dans l'été et l'automne de 1919. Une première conférence des économistes composant le Conseil consultatif (*Advisory Board of Economists*), fut convoquée à Paris par la Division d'Économie et d'Histoire. Elle se borna à tracer un programme de courtes études préliminaires ayant trait aux principaux aspects de la guerre. Comme le caractère purement préliminaire de ces études fut encore accentué par le fait qu'elles portaient plus spécialement sur les problèmes urgents de l'Europe à ce moment, on décida de ne pas en faire des fragments de l'histoire générale, mais d'y voir simplement des essais d'intérêt immédiat pour la période de l'après-guerre. Visiblement la conférence ne pouvait établir *a priori* aucun programme

d'ensemble ; il fallait créer un instrument plus spécialisé que celui qui existait, si l'on voulait entreprendre l'histoire économique et sociale de la guerre. Pour cela il fallait une enquête menée d'abord par une organisation nationale et ne faisant appel que subsidiairement à une coopération internationale. Aussi longtemps que les faits relatifs à l'histoire de chaque nation ne seraient pas parfaitement connus, il serait vain de procéder à des analyses comparatives et l'histoire de chaque pays constituerait elle-même un inextricable labyrinthe. On décida donc de dissoudre l'ancien Comité européen de recherches et de le remplacer par un Comité de direction (*Editorial Board*) dans chacun des principaux pays (ou par un seul directeur dans les petits pays). La tâche de ces Comités devait se concentrer, au moins pour l'instant, sur l'histoire économique et sociale de leur pays respectif.

La première démarche du Directeur général fut de choisir les membres de ces Comités de Direction dans chaque pays. Si le plan de la Dotation avait besoin d'une justification, il suffirait de montrer les listes des noms de tous ceux qui, hommes de science ou hommes d'État, ont accepté la responsabilité de ces publications. Cette responsabilité est assez lourde, car elle implique l'adaptation du plan général aux conditions spéciales de chaque pays et à ses habitudes de travail. Le degré de réussite de l'entreprise dépendra du zèle avec lequel les collaborateurs de chaque nation accepteront d'y coopérer.

Une fois constitués les Comités de direction, un premier pas s'imposait pour la mise en train de notre histoire. Pas d'histoire sans documents. Avant tout il fallait rendre accessibles pour les recherches, dans la mesure compatible avec les intérêts de l'État, tous les documents de quelque importance relatifs à la guerre, locaux ou nationaux. Mais la constitution des archives est une lourde tâche qui appartient de droit aux Gouvernements et autres détenteurs de ces documents historiques, non aux historiens ou économistes qui se proposent de les utiliser. C'est une obligation incombant aux propriétaires qui les détiennent pour le compte du public. Les collaborateurs qui se sont chargés de cette partie de l'Histoire de la Guerre ne pouvaient que se borner à un rôle d'enquêteurs, et en acceptant la situation telle qu'elle était, résumer leurs découvertes sous forme de guides ou de manuels bibliographiques ; et peut-être aussi, en procédant à une comparaison des méthodes employées, contribuer à faire adopter celles trouvées les plus pratiques. Tel a été dans chaque pays le point de départ de nos travaux, quoiqu'on n'ait pas dans chaque cas rédigé sur ce point de monographie spéciale.

Pendant quelque temps il sembla qu'on ne pouvait dépasser cette première étape du travail limitée à la mise à jour des documents. Et

si notre plan avait comporté le dépouillement des seuls documents officiels, on n'aurait guère pu aller au delà, car une fois certains documents catalogués comme « secrets », il y a peu de gouvernements assez courageux pour oser briser les scellés. Par suite, des mines de matériaux indispensables à l'historien lui restent inaccessibles, quoique leur publication ne puisse présenter bien souvent aucun inconvénient. Tant que l'état d'esprit né de la guerre pesait ainsi sur nos recherches et risquait de les entraver pendant bien des années encore, il fallait découvrir quelque autre solution.

Heureusement, cette solution a pu se trouver grâce aux souvenirs et aux impressions personnels, appuyés d'ailleurs sur des documents dignes de foi, de ceux qui au cours de la guerre ont participé à la direction des affaires ou qui, simples observateurs, mais favorablement placés, ont pu recueillir de première ou de seconde main une connaissance précise de certaines phases de la guerre et de leurs conséquences sociales. C'est ainsi qu'a pu être établi le plan d'une série de monographies historiques ou descriptives où les faits seront exposés, non à titre officiel, mais néanmoins de source autorisée, monographies qui se classent à mi-chemin entre le type des mémoires personnels et celui des rapports officiels. Ces monographies constituent le principal de notre œuvre. Elles ne sont pas limitées aux faits de guerre ni même à ses suites immédiates, car l'histoire de la guerre se prolongera longtemps après que celle-ci aura pris fin. Elles doivent embrasser aussi la période de « déflation » au moins assez pour permettre de se faire, sur les perturbations économiques dues à la guerre, un jugement plus sûr que ne le permettrait le seul examen des faits immédiatement contemporains.

Avec cette nouvelle phase du travail, la tâche des directeurs a pris un nouveau caractère. Le plan des monographies a dû être compris en raison des collaborateurs disponibles plutôt qu'en raison des matériaux existants, comme c'est le cas dans la plupart des histoires, car les sources étaient aux mains des collaborateurs eux-mêmes. Ceci, à son tour, impliquait une nouvelle attitude à prendre en face du double idéal d'exactitude et d'objectivité auquel doit toujours tendre l'historien. Pour permettre à chaque collaborateur de donner toute sa mesure, il fallait éviter de l'enfermer dans le cadre d'un programme trop rigide : il fallait prévoir que les mêmes faits seraient présentés sur des plans différents et vus sous des angles variés, et que des événements y seraient compris qui ne rentrent pas strictement dans les limites de l'histoire. Il ne fallait même pas vouloir obtenir partout une stricte objectivité. On ne pouvait empêcher une certaine partialité, née des nécessités de la controverse et de la défense. Mais cette partialité même est dans bien des cas une partie intégrante de l'histoire, les appréciations des faits par les contem-

porains étant aussi instructives que les faits mêmes sur lesquels elles portent. D'ailleurs le plan, dans son ensemble, est établi de façon que les monographies d'un même pays se contrôlent mutuellement ; là où ce ne serait pas le cas, nul doute que d'autres ouvrages parallèles, publiés dans les autres pays, ne puissent servir de correctif.

Outre ces monographies destinées à utiliser les sources, d'autres études sont en préparation ayant un caractère technique et limité, et portant sur des points précis d'histoire ou de statistique. Ces monographies ont, elles aussi, le caractère de travaux de première main, car elles enregistrent des faits recueillis assez près de leur source pour permettre des vérifications qui deviendraient impossibles plus tard. Mais d'autre part elles constituent aussi des applications de la méthode constructive par laquelle l'historien passe de l'analyse à la synthèse. Mais il s'agit d'une tâche difficile et longue et qui commence à peine.

On pourrait dire, pour caractériser les premières phases d'une histoire comme celle-ci, que l'on n'en est encore, suivant l'expression américaine, qu'à la « cueillette du coton ». Les fils emmêlés des événements restent à tisser pour fabriquer l'étoffe de l'histoire. Dans un travail constructif et créateur comme celui-ci, on peut être obligé de changer de plan et d'organisation.

Dans une entreprise qui implique une coopération aussi complexe et aussi variée, il est impossible d'établir, autrement que d'une façon très générale, la part de responsabilité des directeurs et des auteurs dans la rédaction des monographies. En ce qui concerne le plan de l'Histoire de la Guerre dans son ensemble et son exécution, c'est le Directeur général qui assume la responsabilité ; mais quant aux arrangements de détail et à la répartition des travaux entre les collaborateurs, c'est surtout l'affaire des Comités de direction et d'édition dans chaque pays, qui ont aussi à lire les manuscrits préparés sous leur direction. Néanmoins l'acceptation d'une monographie n'implique nullement l'approbation des opinions et conclusions qui s'y trouvent formulées. La Direction borne son rôle à s'assurer de la valeur scientifique des travaux, et à vérifier s'ils rentrent bien dans le cadre du plan adopté, mais les auteurs auront naturellement toute liberté de traiter les sujets à leur gré. De même aussi la Dotation, par le fait qu'elle autorise la publication de monographies, ne doit pas être considérée comme donnant son approbation aux conclusions qui s'y trouveront formulées.

C'est devant l'histoire seulement que la Dotation sera responsable : d'où résulte pour elle l'obligation de réunir et de présenter tous les faits et tous les points de vue aussi complètement et aussi exactement que possible, sans chercher à en éliminer aucun, dès qu'ils sont essentiels à l'intelligence générale de la guerre.

*
* *

Dès les premières semaines de la guerre, lorsque la fixation du front de France, après la première bataille de la Marne, vint ouvrir aux Nations belligérantes la perspective d'hostilités beaucoup plus longues qu'on ne l'admettait au début, les problèmes relatifs aux ravitaillements de toutes natures, et par suite aux transports, passèrent immédiatement au premier plan de leurs préoccupations, pour y prendre par la suite une part d'autant plus prépondérante que la guerre se prolongeait davantage.

Pour la France, dont le territoire était envahi et qui se trouvait démunie d'une partie de ses moyens d'action, les problèmes relatifs aux transports présentèrent une spéciale gravité ; on s'expliquera ainsi la place prise dans nos monographies par l'étude des efforts accomplis dans ce pays en vue d'obtenir le rendement maximum de sa marine marchande et de ses ports, de ses chemins de fer et de ses voies d'eau.

Dans la présente monographie, l'auteur a exposé, d'après les archives du ministère des Travaux publics, que lui ouvraient ses fonctions de chef du Service central d'exploitation des Voies navigables, le trouble profond apporté par la guerre dans les transports de la navigation intérieure française, à peu près complètement arrêtés par la mobilisation, ainsi que les différentes phases de la reprise de l'exploitation du réseau des voies navigables, en vue de permettre à cet organisme un concours aussi efficace et aussi étendu que possible à la voie ferrée.

James T. Shotwell.

# EXPOSÉ

Il a paru nécessaire, pour permettre de suivre le fonctionnement des voies navigables françaises, au cours de la guerre de 1914-1918, de donner un aperçu de la situation d'ensemble de la navigation intérieure en 1914, tant au point de vue des voies navigables proprement dites, que du matériel fluvial et du trafic. Tel est l'objet du chapitre premier de cette étude, qui indiquera en outre quel était, à cette époque, le programme d'extension et d'amélioration des voies navigables, le régime auquel elles sont soumises en ce qui est de la construction, de l'entretien, de l'exploitation. On est entré dans quelques détails sur la récente création de l'Office national de la navigation, qui a joué, pendant la guerre, un rôle de premier plan et sur l'organisation des transports de navigation intérieure en temps de guerre, telle qu'elle était prévue en temps de paix.

Le chapitre II s'applique à la période comprise entre le 2 août 1914, début de la mobilisation et le 2 novembre 1915, période de mesures improvisées pour faire face à la situation imprévue, qui résulte de la prolongation de la guerre et des difficultés de plus en plus grandes qu'éprouve le chemin de fer à assurer la totalité des transports nécessités par le ravitaillement des armées et de la population civile.

Ces mesures improvisées aboutissent le 2 novembre 1915 à une réglementation définitive des transports par voie d'eau, avec le concours des intéressés ; c'est cette réglementation générale qu'analyse le chapitre III, que complète le chapitre IV, relatif aux réglementations spéciales à certaines régions et à certains transports.

Le chapitre V fournit une énumération des résultats réalisés par l'exploitation militaire des voies navigables jusqu'au 24 novembre 1919, date du décret qui a mis fin au régime de l'état de guerre.

On a considéré enfin qu'il était difficile de clore cette étude sans donner quelques renseignements sur la façon dont s'est effectué le retour

de la navigation intérieure au régime normal dans la période d'après-guerre. Un chapitre VI traite de la reconstitution des voies libérées et du matériel fluvial, du nouveau programme d'extension et d'amélioration des voies navigables, du passage progressif pour les transports par eau de la réglementation étroite du temps de guerre à la liberté commerciale, redevenue complète depuis le début de l'année 1921.

---

## CHAPITRE PREMIER

## La situation en 1914

### Les voies navigables

L'ensemble des voies du territoire français, classées officiellement comme navigables ou flottables, comportait en 1914 un développement de 16.738 kilomètres. Il s'en faut d'ailleurs de beaucoup que l'on puisse effectivement considérer la totalité de ces voies comme parties intégrantes du réseau de la navigation intérieure. Sur un certain nombre de rivières, des sections souvent importantes, bien que classées, ne sont guère flottables ou navigables que nominalement ; d'autres depuis de longues années ne participent plus à aucun courant commercial ; quelques-unes enfin, appartenant à des cours d'eau qui se jettent directement à la mer, sans liaison avec l'intérieur, et sur lesquels la batellerie d'intérieur n'a pas d'accès, ne donnent lieu à aucune navigation fluviale.

En ne tenant compte que des voies réellement fréquentées par la batellerie fluviale, la longueur du réseau de la navigation intérieure, en 1914, peut être fixée à 11.316 kilomètres (1), qui se répartissent comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Fleuves, rivières, lacs et étangs flottables..... | 294 | kilomètres |
| — navigables..... | 6.142 | — |
| Canaux ..... | 4.880 | — |

Une loi du 5 août 1879 a distingué les voies navigables du territoire français, suivant la nature et l'importance des besoins desservis, en lignes principales (6.036 kilomètres) et lignes secondaires (5.280 kilomètres). Les voies constituant les lignes principales doivent permettre la navigation des bateaux portant un chargement de 300 tonnes,

(1) Statistique de la navigation intérieure. Relevé général du tonnage des marchandises. — Année 1913.

avec 1 m. 80 d'enfoncement, et les dimensions minima à leur donner sont les suivantes :

| | |
|---|---|
| Largeur au plafond | 10.00 mètres |
| Profondeur d'eau | 2,00 — |
| Largeur des écluses | 5,20 — |
| Longueur des écluses | 38,50 — |
| Hauteur libre sous les ponts | 3,70 — |

Mais ces conditions ne sont pas encore entièrement réalisées sur toutes les lignes classées comme principales. Le développement des voies navigables, où le mouillage de deux mètres est assuré en tout temps, était en 1914 de 5.556 kilomètres, ainsi répartis :

| | |
|---|---|
| Fleuves et rivières (y compris les parties maritimes) | 2.184 kilomètres |
| Canaux | 3.372 — |

Les rivières canalisées et les canaux, dont les écluses ont au moins 38 m. 50 de longueur et 5 m. 20 de largeur, représentaient à la même date une longueur totale de 4.630 kilomètres, savoir :

| | |
|---|---|
| Rivières canalisées | 1.778 kilomètres |
| Canaux | 2.852 — |

Enfin les voies remplissant toutes les conditions nécessaires pour donner passage en tout temps aux bateaux de 38 m. 50 de longueur, calant 1 m. 80, offraient un développement de 4.875 kilomètres, savoir :

| | |
|---|---|
| Fleuves et rivières (y compris les parties maritimes) | 2.128 kilomètres |
| Canaux | 2.747 — |

Sur quelques fleuves ou rivières la navigation rencontre des conditions supérieures ; de ce nombre est la Seine, qui, jusqu'en amont de Paris, offre un mouillage de 3 m. 20, avec des écluses de 110 à 230 mètres de longueur sur 11 m. 80 de largeur et peut recevoir des bateaux de 1.200 à 1.300 tonnes.

Les voies navigables, et parmi elles notamment les lignes principales, sont distribuées sur le territoire français d'une façon fort irrégulière. Si, sur une carte de France, on tire une ligne droite joignant l'embouchure de la Seine à celle du Rhône, on délimite deux zones de superficies à peu près analogues, mais profondément dissemblables au point de vue de la répartition moyenne des voies de navigation. Autant la zone à l'est de cette ligne est riche en voies navigables, autant celle de l'Ouest, bien qu'immédiatement voisine de la côte de l'Atlantique, en est dépourvue, surtout comme lignes de quelque importance.

Dans la zone Ouest on rencontre, au Nord, une région isolée, limitée et peu industrielle, celle d'Ille et Rance et des canaux de Bretagne, ayant respectivement comme accès à la mer les ports de Saint-Malo, de Brest et de Nantes. Un peu plus bas, c'est la Loire fluviale, de Nantes à Orléans, mais la navigation y est très restreinte et fort difficile, surtout au-dessus du confluent de la Maine. Le Maine et l'Anjou, qui possèdent en apparence un beau système de cours d'eau naturels, n'en tirent qu'un médiocre bénéfice par suite des conditions précaires de la navigation sur la Loire en amont de Nantes. Plus au Sud, le réseau Girondin, avec le port de Bordeaux, comme accès maritime, semble sur la carte susceptible de distribuer un tonnage important de marchandises d'importation sur une contrée étendue et riche, desservie par la Dordogne, par la Garonne avec son canal latéral, par le Tarn et par le canal du Midi. Mais la réalité ne répond pas à cette apparence; l'insuffisance du gabarit des voies et la désuétude de la batellerie avaient, avant la guerre, réduit le trafic de ce réseau à des chiffres très inférieurs à ce que l'on aurait pu normalement escompter. Nous ne parlerons que pour mémoire des lignes très secondaires de la Charente et de l'Adour, aboutissant respectivement aux ports de Rochefort et de Bayonne. Sur 6.036 kilomètres de voies principales, la zone Ouest n'en contient que 984, et encore doivent-elles être rangées pour la plupart, dans la catégorie de celles pour lesquelles les conditions minima, prescrites par la loi du 5 août 1879, ne sont pas encore réalisées.

Les voies navigables de la zone Est peuvent se subdiviser en quatre réseaux.

Le plus important au point de vue du trafic, en temps normal, est celui de la région du Nord, comprenant l'Oise, l'Aisne, la Sambre, l'Escaut, la Somme, avec les canaux qui relient ces rivières entre elles ou à la mer. Il dessert l'importante région houillère et industrielle des départements du Nord et du Pas-de-Calais, ainsi que l'hinterland des ports de Calais et de Dunkerque et les met en relations avec la Belgique au Nord, avec la région parisienne au Sud. Il comporte 1.336 kilomètres de voies navigables, dont 1.192 de lignes principales, à peu près toutes accessibles aux péniches de 300 tonnes en charge complète.

Le réseau du Centre, auquel se rattache la Seine, avec les ports de Rouen et du Havre, met en communication le bassin de la Seine avec ceux de la Loire et du Rhône. Il ne comprend pas moins de 2.101 kilomètres de voies navigables, dont 1.475 de lignes principales et 1.152 accessibles aux péniches de 300 tonnes.

Le réseau de l'Est réalise la desserte de la région industrielle de l'Est, qu'il relie, par la Marne à la région parisienne ; par la Meuse et le canal des Ardennes à la Belgique ; par la Saône à la région lyonnaise.

Il comporte 1.561 kilomètres de voies navigables, dont 1.435 de lignes principales, en grande partie accessibles aux péniches de 300 tonnes.

Ces trois réseaux du Nord, du Centre et de l'Est constituent un ensemble homogène au point de vue des conditions générales de la navigabilité et les bateaux qui les desservent n'en dépassent guère les limites, les dimensions et le tirant d'eau de la plupart d'entre eux leur interdisant l'accès des lignes secondaires.

Le quatrième réseau de la zone Est, celui de la région Sud, est presque entièrement constitué par le Rhône et la Saône, avec la jonction du Rhône au Canal du Midi, par Cette. Malgré la belle porte d'accès ouverte par le port de Marseille, il ne constitue, par suite des irrégularités de la navigation sur le Rhône, qu'une ligne isolée, sans ramifications, où les transports sont relativement difficiles, et ne peut desservir qu'une minime partie des besoins de la région du Sud-Est en marchandises d'importation.

Les ports publics fluviaux d'un trafic supérieur à 10.000 tonnes étaient en 1914 au nombre de 678, dont 273 pour les rivières et 405 pour les canaux.

Quatre-vingt-huit de ces ports étaient raccordés à des voies ferrées, dont 52 à des chemins de fer d'intérêt général, 26 à des chemins de fer d'intérêt local et industriel, et 10 à des tramways. Onze seulement de ces ports appartenaient à la zone Ouest, et 77 à la zone Est, parmi lesquels 16 dans la région Nord, qui comportait en outre 27 ports privés reliés aux voies ferrées.

## Le matériel fluvial

Le dernier recensement de la batellerie, exécuté avant la guerre, en 1912 (1), accusait la présence, sur les voies de navigation intérieure françaises, de 15.141 bateaux de transport ordinaires, d'une capacité de plus de 3 tonneaux, pouvant porter ensemble à pleine charge 4.035.199 tonnes de marchandises.

Ces 15.141 bateaux appartenaient aux nationalités suivantes :

| | Nombre des bateaux | Tonnage en pleine charge (tonnes) |
|---|---|---|
| Français | 12.483 | 3.202.172 |
| Belges | 2.168 | |
| Allemands | 475 | |
| Divers | 15 | |

(1) Statistique de la navigation intérieure. Recensement de la batellerie. — Année 1912.

Les 12.483 bateaux français se répartissaient en :

| | |
|---|---|
| Bateaux de 300 tonnes et au-dessus | 6.759 |
| Bateaux de 201 à 300 tonnes | 1.239 |
| Bateaux de 101 à 200 tonnes | 1.338 |
| Bateaux de 3 à 100 tonnes | 3.147 |

Ils étaient pour la plupart construits en bois et pontés ; on ne comptait que 1.170 bateaux de construction métallique.

Le plus grand nombre d'entre eux étaient pourvus de cabines, qui abritaient 35.055 personnes comprenant 14.575 hommes, 8.036 femmes et 12.444 enfants ; mais une faible proportion seulement, appartenant en général aux canaux du réseau du Centre, comportait des écuries avec animaux de trait vivant à bord.

6.280 bateaux étaient conduits par leurs propriétaires, dont 4.110 de 300 tonnes et au-dessus.

Ce dernier chiffre fait ressortir la place importante que les petits propriétaires occupent dans l'industrie batelière en France. Ils possèdent à eux seuls plus des deux tiers de l'effectif des péniches du type de 300 tonnes, qui domine sur les voies les plus fréquentées.

Les trois quarts environ de l'effectif des bateaux français se trouvaient sur les quatre réseaux de la zone Est ; le tonnage de jauge correspondant représentait les 93 centièmes de la capacité totale de la batellerie française. Près des deux tiers des péniches du type de 300 tonnes circulaient sur le seul réseau du Nord.

Le nombre des bateaux de commerce à propulsion mécanique de toute nature recensés en 1912 sur l'ensemble du réseau navigable était de 738. Leur jaugeage à pleine charge atteignait 30.536 tonnes métriques et leur force 95.296 chevaux-vapeur ; 90 de ces bateaux étaient à aubes et 648 à hélice.

Ces 738 bateaux comprenaient 62 bateaux étrangers, représentant une force de 17.021 chevaux-vapeur.

Deux cent trente-cinq d'entre eux servaient au transport des voyageurs, concentrés notamment à Paris sur la Seine, à Bordeaux sur la Garonne, à Nantes sur la Loire et à Lyon sur la Saône.

Cent quatorze servaient au transport des marchandises, plus spécialement sur les fleuves et rivières, Seine, Garonne, Oise canalisée, Marne et Saône.

Trois cent soixante et un étaient affectés à des services de remorquage, notamment sur la Seine entre Montereau, Paris, Rouen et le Havre (124) ; sur la Meuse ardennaise ; sur l'Oise canalisée ; sur la Saône entre Lyon et Saint-Jean-de-Losne ; sur la Garonne maritime, sur la Basse-Loire et sur le Rhône en aval de Lyon.

Cinquante-huit appartenaient à des services de touage sur chaîne noyée ou sur câble, installés notamment au passage d'un certain nombre de souterrains, sur l'Yonne entre Laroche et Montereau, et sur la Seine entre Montereau, Paris et Conflans.

## Le trafic

Le poids total des marchandises de toute nature, transportées par les voies de navigation intérieure, s'est élevé, en 1913, dernière année normale avant la guerre, à 42.038.695 tonnes (1).

Sur les 173 cours d'eau ou sections de cours d'eau, soumis au recensement pour cette année, on en compte 93 (43 rivières et 50 canaux), dont le chiffre de la fréquentation, en réunissant le trafic intérieur, les expéditions, les arrivages et le transit, a dépassé 100.000 tonnes.

Sur 61 d'entre eux le trafic a dépassé 500.000 tonnes ; sur 38, il a été supérieur à 1.000.000 de tonnes et sur 23 il a dépassé 2.000.000 de tonnes. Enfin il a dépassé 3.000.000 de tonnes sur les voies ci-après, qui appartiennent toutes à la zone Est.

Réseau Nord : Oise canalisée, canal latéral à l'Oise, canal de Saint-Quentin, Escaut de Cambrai à Étrun, Scarpe autour de Douai, Haute-Deule, canal de la Sensée, canal d'Aire.

Réseau Centre : Seine, de la limite des départements de Seine-et-Marne et Seine-et-Oise à Rouen.

Réseau Est : canal de la Marne au Rhin.

Les voies où le tonnage effectif a dépassé 500.000 tonnes appartiennent toutes, sauf le canal de l'Ourcq, le canal du Berry et le Rhône de Lyon à Arles, à la première catégorie, c'est-à-dire qu'elles remplissent les conditions de navigabilité prévues par la loi de classement du 5 août 1879 pour le passage des péniches de 300 tonnes.

Le tonnage total ramené au parcours d'un kilomètre s'est élevé, en 1913, sur l'ensemble du réseau de navigation intérieure, à 6.184.990.060 T. k., avec un parcours moyen de 147 kilomètres.

Ce total se répartit sensiblement par moitié entre les canaux, les fleuves et les rivières.

Les lignes principales ont reçu 97 pour 100 du trafic kilométrique total et les voies navigables de la zone Est 95 pour 100 de ce même trafic total, dont 38 pour 100 pour le seul réseau du Nord.

---

(1) Statistique de la navigation intérieure. Relevé général du tonnage des marchandises. — Année 1913.

TRAFIC (EMBARQUEMENTS ET DÉBARQUEMENTS) :

| Nombre des ports publics | Tonnage (tonnes) |
|---|---|
| 449 | 10.000 à 50.000 |
| 105 | 50.000 à 100.000 |
| 101 | 100.000 à 500.000 |
| 18 | 500.000 à 1.000.000 |
| 5 | dépassant 1.000.000 |

Des 23 ports dépassant 500.000 tonnes, 9 sont situés sur la Seine, un sur la Saône, un sur la Garonne, un sur le canal du Centre, deux sur canal de la Marne au Rhin, les autres sur les voies du Nord.

Le port de beaucoup le plus important est Paris, avec un trafic de 12.784.343 tonnes, se décomposant ainsi qu'il suit : embarquements, 3.756.426 tonnes ; débarquements, 9.048.917 tonnes. Il convient de remarquer que le mouvement de la navigation dans la traversée de Paris sur la Seine et les canaux est dans la réalité plus considérable encore. Il atteint, en y comprenant un trafic local de 329.364 tonnes et un transit de 2.094.058 tonnes, le chiffre total de 15.208.085 tonnes.

## LE PROGRAMME D'EXTENSION ET D'AMÉLIORATION DES VOIES NAVIGABLES

Le développement et l'amélioration du réseau de navigation intérieure ont toujours été l'objet des préoccupations constantes du gouvernement et du Parlement français.

En 1914 se trouvaient en pleine activité les travaux suivants :

1° *Construction du canal du Nord.* — La construction de ce canal de 94 kilomètres, qui doit doubler la communication existante entre la région parisienne et les importants centres houillers du Nord et du Pas-de-Calais, ou plus exactement entre le bassin de l'Escaut et celui de la Seine, a été décidée par la loi du 22 décembre 1903. Le mouillage doit atteindre 2 m. 50 ; les écluses doubles accolées auront 40 m. 50 de longueur utile et 6 mètres de largeur. La dépense prévue était de 105.000.000 de francs.

2° *Construction du canal de Marseille au Rhône.* — La construction de ce canal de 81 kilomètres a été décidée par la loi du 22 décembre 1903. Le mouillage doit atteindre 2 m. 50 dans la partie maritime, 2 mètres à partir de la première écluse. Les écluses auront 80 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur. La dépense prévue était de 90.000.000 de francs.

3° *Achèvement du canal de Montbéliard à la Haute-Saône.* — La cons-

truction de ce canal de 82 kilomètres, destiné à affranchir du passage par le territoire et les postes douaniers allemands la circulation entre Nancy et la région industrielle comprise entre la frontière suisse, Montbéliard, Belfort, et Besançon, a été décidée par la loi du 8 avril 1879, mais les travaux en avaient été interrompus pendant plusieurs années par suite de circonstances accidentelles. Les dimensions des ouvrages seront celles des voies navigables du type des lignes principales. La dépense prévue était de 37.000.000.

Le montant des dépenses restant à faire au 1er janvier 1914, pour l'ensemble des travaux de navigation intérieure, entrepris ou décidés en principe, s'élevait à 322.000.000 de francs, dont environ 30.000.000 devaient être dépensés au cours de l'exercice 1914.

D'autre part une Commission extra-parlementaire des grands travaux de navigation, réunie en 1912 et 1913, avait inscrit à son programme :

1° Les travaux de défense contre les inondations de la Seine de Paris et de sa banlieue, comportant notamment l'augmentation du mouillage de la Seine entre Paris et Rouen (246 kilomètres), qui devait être porté de 3 m. 20 à 4 m. 50. Dépense prévue : 68.000.000 ;

2° La mise du canal de Berry (261 kilomètres) au gabarit des lignes principales. Dépense prévue : 61.000.000 ;

3° Divers travaux d'amélioration à exécuter sur les voies du Nord. Dépense prévue : 14.000.000 ;

4° Divers travaux d'amélioration à exécuter sur les voies de la région de l'Est. Dépense prévue : 7.000.000 ;

5° Divers travaux d'amélioration à exécuter sur la Saône et sur les canaux de Bourgogne, du Nivernais, de Saint-Quentin, du Rhône au Rhin. Dépense prévue : 25.000.000 ;

6° Divers travaux d'amélioration à exécuter sur la Seine, entre Paris et Rouen. Dépense prévue : 20.000.000.

Soit un total de 195.000.000 de francs

Enfin les plus récents congrès de navigation intérieure demandaient que ce programme fut encore complété par l'amélioration du Rhône, de la Loire navigable et du canal du Rhône au Rhin et par la construction du canal du Nord-Est.

Cette dernière voie, d'une longueur de 246 kilomètres, était destinée à relier les régions minières et industrielles de Meurthe-et-Moselle, de la Marne, de la Sambre et de l'Escaut français entre elles et avec les houillères et les usines métallurgiques du Nord et du Pas-de-Calais, en même temps qu'avec le port de Dunkerque et la grande artère de navigation constituée par la Meuse. La construction du canal du Nord-Est devait représenter à elle seule une dépense de 360.000.000.

### Le régime des voies navigables. — Travaux et entretien

Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, le régime normal des canaux en France fut celui de la concession. Le Trésor n'étant pas assez riche pour intervenir directement par lui-même, on autorisait les particuliers à exécuter à leurs frais les grands travaux publics, et pour les dédommager des dépenses faites, on leur octroyait des droits de péage et des privilèges honorifiques.

C'est ainsi que l'une des plus importantes et des plus anciennes voies de ce genre, le canal du Languedoc, aujourd'hui canal du Midi, fut concédée, en 1662, par le ministre Colbert à Pierre-Paul Riquet. En 1679, le duc d'Orléans, frère du roi Louis XIV, obtint la concession du canal d'Orléans. Ainsi furent également construits, dans le courant du XVIII^e siècle, les canaux du Loing, le canal de Saint-Quentin à Chauny ou canal Crozat, le canal du Charolais, aujourd'hui canal du Centre, le canal de Bourgogne et le canal de Franche-Comté reliant la Saône et le Doubs.

La plupart de ces concessions ont été progressivement rachetées par la suite, et c'est actuellement l'État, propriétaire des voies navigables, qui les administre pour la presque totalité. Sur ces voies, administrées par l'État, une loi du 19 février 1880 a supprimé tous les droits de navigation.

Le développement des voies navigables encore concédées, où subsiste une perception de droits de péage, fixés par le cahier des charges de la concession, ne dépasse pas 255 kilomètres, dont :

| | | |
|---|---|---|
| Rivières | 10 | kilomètres |
| Canaux | 245 | — |

En dehors du canal de la Sambre à l'Oise, qui mesure 67 kilomètres, il s'agit de voies d'importance très secondaire.

Sur tout le reste du réseau, c'est l'État qui assure la construction, les améliorations et l'entretien. Le plus souvent l'État exige d'ailleurs pour l'exécution des travaux, soit de création des voies nouvelles, soit d'améliorations importantes des voies existantes, une contribution financière des intéressés, Chambres de commerce, villes, départements ou même groupements industriels, en rapport avec les avantages qu'ils doivent en retirer. Des fonds de concours de ce genre ont été fournis par les Chambres de commerce pour le canal du Nord, le canal de Marseille au Rhône, le canal du Rhône à Cette. La valeur de cette contribution a varié quelque peu suivant les périodes et suivant l'importance des ressources, dont disposait l'État pour l'ensemble de ses charges. Les grands travaux de navigation, compris au programme approuvé par la

loi du 22 décembre 1903, qui porte souvent le nom de « Programme Baudin », comportaient en général une participation des intéressés de 50 pour 100:

Au cours des dernières années qui ont précédé la guerre, en présence des charges de plus en plus lourdes qui pesaient sur le budget de l'État, on dut aller encore plus loin et en venir à envisager l'exécution des grands travaux soit au moyen d'avances remboursables faites par les collectivités intéressées, soit même par un retour pur et simple au régime de la concession. Cette dernière solution devait être réservée aux entreprises susceptibles de se rémunérer, soit par les seules ressources de la navigation, au moyen de taxes de péage, soit en joignant au produit de la voie navigable les ressources supplémentaires fournies par une exploitation d'énergie.

Dans une lettre du 11 avril 1913 au ministre des Travaux publics, M. de Freycinet, président de la Commission extra-parlementaire des grands travaux de navigation, dont il a été fait mention au paragraphe précédent, résumait comme suit les idées de la Commission au point de vue des procédés, qui permettraient de mettre l'exécution des grands travaux reconnus nécessaires à l'abri des retards pouvant résulter d'une insuffisance momentanée des ressources du budget :

« Les seuls moyens de créer des ressources ont paru être les suivants :

1° « Une partie des subventions annuelles du budget, celle qui vise des opérations devant surtout profiter aux générations futures, serait transformée en annuités réparties sur un assez long espace de temps, un demi-siècle par exemple, et destinées à rembourser les collectivités, Chambres de commerce, départements, communes, etc..., qui auraient consenti à avancer les fonds nécessaires à la prompte exécution des travaux qui les intéressent. Ces collectivités, assurées du remboursement par l'État, pourraient émettre des emprunts locaux à un taux peu différent de celui qu'aurait accepté l'État lui-même. De la sorte, une portion des crédits figurant actuellement au budget pour les travaux neufs de navigation, la moitié environ, serait rendue libre et pourrait servir à gager de nouvelles opérations ou à activer celles qui sont en cours ;

2° « Les grandes entreprises (telles que le canal du Nord-Est), pour lesquelles aucun crédit n'est actuellement prévu au budget et dont la dépense incombera plus ou moins à l'État, pourraient faire l'objet de concessions à des collectivités, qui fourniraient elles-mêmes, à leurs risques et périls, une partie du capital et avanceraient le surplus à l'État. Celui-ci se libérerait, soit par des annuités échelonnées, soit par une garantie d'intérêt. Le concessionnaire se rémunérerait de ses propres débours par des taxes ou péages ou par les produits de l'exploitation. »

## Exploitation

L'exploitation des voies navigables, construites et entretenues par l'État, ne donnait lieu de sa part, avant 1914, qu'à une intervention extrêmement limitée. Le matériel et la traction, dépendant presque uniquement de l'industrie privée, y étaient à peu près librement utilisés par les usagers et l'exploitation était simplement soumise aux mesures de police, fixées, soit par les règlements généraux, dont le dernier porte la date du 24 mars 1914, soit par les règlements particuliers, spéciaux à chaque voie navigable.

Ce défaut d'organisation n'était pas sans présenter quelques inconvénients. L'absence de toute réglementation de l'affrètement en particulier avait engendré d'assez graves abus, dont se plaignaient notamment les mariniers propriétaires de leurs péniches. Elle nuisait à la bonne utilisation du matériel, à la stabilité des frets, rendait le plus souvent difficile aux destinataires la prévision de leurs prix de revient et exerçait de fâcheuses répercussions sur la marche normale des affaires. La recherche des mesures à prendre pour réaliser la réforme de l'affrètement figurait à l'ordre du jour de tous les récents congrès de navigation intérieure, mais n'avait pas encore abouti à un résultat pratique.

Ce n'est pas cependant que de tout temps les services de navigation n'eussent cessé de signaler la nécessité, pour tirer des voies navigables tout le parti utile, de procéder à une organisation rationnelle et méthodique de leur exploitation.

Leurs efforts s'étaient portés tout d'abord sur la traction. Des essais isolés d'organisation du halage, faits dès 1848 sur le canal de Saint-Quentin, dès 1860 sur la ligne de Mons à Condé, se trouvèrent contrariés par les circonstances et n'eurent pas de lendemain.

L'organisation du halage sur l'ensemble des canaux du Nord (333 kilomètres) fut cependant réalisée d'une façon durable par un décret du 15 juin 1875, et fonctionnait encore en 1914 à la satisfaction générale des intéressés.

Mais l'administration des Travaux publics fut moins heureuse, lorsqu'il s'est agi de préparer et de faire aboutir une organisation d'ensemble de l'exploitation des voies navigables.

Un projet de loi sur la navigation intérieure, déposé devant le Parlement en 1890, et qui prévoyait, sous le nom de « Chambres de Navigation », l'institution d'établissements publics, dont le rôle principal devait être d'introduire de l'ordre et de la méthode dans cette exploitation, n'eut pas de suite.

La question fut reprise devant le Parlement à l'occasion du rapport

présenté en 1900 à la suite de l'enquête faite sur les voies de communication par le Conseil supérieur du commerce et de l'industrie. Ce rapport contenait un chapitre spécial sur les méthodes d'exploitation des voies navigables et préconisait un certain nombre de mesures, notamment au sujet des sanctions à appliquer aux infractions commises à l'égard des règlements d'exploitation. Ces dispositions figuraient dans la loi, dite de l'outillage national, telle qu'elle fut votée par la Chambre des députés en 1901, mais elles disparurent du texte définitif.

Des efforts locaux, sur certaines voies limitées, dans la région du Nord, où la question présentait un intérêt plus immédiat, n'obtinrent guère plus de résultats. Si des accords amiables purent intervenir à diverses reprises, sur l'initiative des Chambres de commerce et de l'administration des Travaux publics, entre les intéressés, compagnies houillères du Nord et du Pas-de-Calais et syndicats de navigation intérieure, si des marchés libres d'affrètement réglementés purent être installés à Douai, à Calais, à Dunkerque, il faut bien reconnaître que ces essais ne constituèrent le plus souvent que des améliorations sans portée générale, incomplètes et d'un caractère provisoire.

En fait on se trouvait encore en 1914, en ce qui concerne l'exploitation des voies navigables sous le régime du « laissez faire ». La plupart des intéressés s'accordaient à reconnaître la situation comme fâcheuse, mais par suite de leur indifférence ou de leur inertie, parfois de leur hostilité de principe contre toute initiative administrative, l'on n'arrivait pas à mettre sur pied, pour en sortir, une solution viable.

## L'office national de la navigation

Cependant, au mois de décembre 1910, une crise des transports, qui intéressait les régions du Nord et de l'Ouest, vint faire une fois de plus ressortir, et d'une façon particulièrement frappante, le manque de l'organisation des voies navigables, l'insuffisance des moyens de fortune employés pour remédier à la situation, et la nécessité immédiate d'assurer une exploitation plus rationnelle.

Constatant qu'il n'avait aucune chance d'arriver à faire aboutir prochainement des mesures d'ensemble définies dès l'origine, le ministre des Travaux publics essaya de changer de méthode, et d'atteindre le résultat, en créant d'abord l'organisme, dont on pourrait faire par la suite un usage progressif dans chaque cas particulier. Il était à penser, qu'en appréciant son utilité, les intéressés reconnaîtraient le peu de fondement de leurs méfiances et finiraient par accepter peu à peu les transformations qui s'imposaient.

Le ministre des Travaux publics se mit en conséquence d'accord avec son collègue des Finances, pour présenter un projet d'article à insérer dans la loi de Finances, créant un organe spécial d'action « vivant en contact permanent avec la batellerie, les expéditeurs et les destinataires, formé par la réunion des intéressés, maintenu sous le contrôle de l'État assurément, mais jouissant d'indépendance et d'autonomie (1) ».

La proposition des ministres des Travaux publics et des Finances fut transmise le 23 mars 1911 au président de la Commission du budget de la Chambre des députés et fit l'objet d'un examen approfondi tant devant la Chambre qu'au Sénat. Le texte, d'abord arrêté par la Chambre, fut modifié par le Sénat et la Chambre se rallia à la nouvelle rédaction. Ce texte était le suivant :

Art. 67 — Il est créé au ministère des Travaux publics un Office national de la navigation, ayant pour objet :

1° De centraliser et de porter à la connaissance du public les renseignements de toute nature concernant la navigation intérieure ;

2° De rechercher tous les moyens propres à développer la navigation, de provoquer, et au besoin de prendre, toutes mesures tendant à améliorer l'exploitation des voies navigables. L'Office de la Navigation est investi de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Un règlement d'administration publique déterminera les mesures d'exécution des précédentes dispositions et notamment la composition de l'Office et les conditions de son fonctionnement. » (Loi de finances du 27 février 1912.)

Dès le 5 mars suivant s'engageaient les pourparlers entre les départements ministériels intéressés, pour l'établissement du projet de décret, prévu dans la loi et, le 20 avril, le texte, arrêté d'un commun accord entre les ministres des Travaux publics, des Finances et du Commerce, était transmis au Conseil d'État.

Les principales dispositions du décret du 23 septembre 1912, sorties de cette instruction, sont les suivantes :

L'Office est administré, sous l'autorité du ministère des Travaux publics, par un Conseil et par un directeur.

Le Conseil de l'Office est composé de quinze membres, dont cinq membres de droit, hauts fonctionnaires des ministères des Travaux publics, des Finances, de la Marine marchande, du Travail, et dix membres désignés par le ministre parmi ceux du Comité consultatif de la navigation intérieure. Ces derniers comprennent un membre du Conseil d'État, un inspecteur général des Ponts et Chaussées, sept membres des Chambres de Commerce ou d'associations créées en vue du développement de la navigation intérieure ou de l'étude des questions de transport, un représentant des administrations de chemins de fer.

(1) Exposé des motifs du projet de loi.

Le Conseil se réunit une fois par mois. Il statue sur le mode d'administration des biens de l'Office et sur un certain nombre d'objets dans les limites définies par l'importance des intérêts financiers qui sont en jeu. Ses décisions sont définitives, sauf annulation pour excès de pouvoir, ou violation d'une disposition législative ou réglementaire. Il délibère sur les mêmes objets au delà des limites fixées pour son pouvoir de statuer, et de plus sur l'organisation des services de l'Office, les projets de budget et de crédits supplémentaires, les emprunts, les demandes en concession d'outillage public à présenter au nom de l'Office et les questions connexes. Les délibérations deviennent exécutoires après approbation du ministre.

Le Conseil accepte les dons et legs faits sans conditions. Il donne son avis sur les questions financières et comptables et généralement sur toutes celles qui lui sont soumises par le ministre.

Le directeur est nommé par le ministre, ainsi que les agents de l'Office.

Le directeur assure le fonctionnement de l'Office. Il a entrée, avec voix consultative, au Conseil de l'Office et au Comité consultatif de la navigation. Il a des pouvoirs propres dans les questions où l'intérêt en jeu est inférieur à la limite au-dessus de laquelle l'intervention du Conseil est nécessaire. Il établit à la fin de chaque année un rapport sur les opérations de l'Office.

Telles furent les origines de l'Office national de la navigation, créé par l'article 67 de la loi de finances du 27 février 1912, sous une forme modeste et qui devait jouer au cours de la guerre, ainsi qu'on le verra par la suite, un rôle tout spécialement actif.

Le décret du 23 septembre 1912 réorganisait en outre sur des bases élargies le Comité consultatif de la navigation intérieure, institué depuis 1902, mais qui, enfermé jusqu'alors dans un rôle purement consultatif, n'avait pu rendre qu'une faible partie des services que l'on avait en vue lors de sa création.

## L'ORGANISATION DES TRANSPORTS DE NAVIGATION INTÉRIEURE EN TEMPS DE GUERRE

L'organisation réglementaire de la navigation en temps de guerre avait été prévue, dès le temps de paix, sur les bases légales fixées par la loi du 3 juillet 1877, relative aux réquisitions militaires en général.

La loi de 1877 prévoit en effet la réquisition par l'autorité militaire des « bateaux ou embarcations, qui se trouvent sur les fleuves, rivières,

lacs et canaux » (article 5, § 5), ainsi que de « tous les autres objets et services, dont la fourniture est nécessitée par l'intérêt national » (article 5, § 11), et aussi « l'exploitation des voies navigables, désignées par le ministre de la Guerre, sous la direction de l'autorité militaire, par les Services de navigation ou par des troupes spéciales » (article 56). La réquisition s'étend à l'ensemble du personnel et du matériel. La loi de 1877 a été complétée par un décret du 2 août de la même année et deux règlements ont organisé les exploitations militaires prévues par l'article 56 de la loi.

Le premier de ces règlements, en date du 16 juin 1902, concerne « le réseau navigable des armées ».

Les instructions d'ensemble relatives à ce réseau sont données par le directeur général des Chemins de fer et des Étapes, qui dispose pour leur exécution d'une « Commission de navigation de campagne », dont l'action s'étend à la totalité du réseau navigable des armées et qui se compose d'un officier supérieur du Service d'état-major, commissaire militaire, et d'un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, commissaire technique.

Les transports militaires sont exécutés soit par la batellerie civile, soit par des compagnies de mariniers formées par certains bataillons territoriaux du génie.

Les transports confiés à la batellerie civile s'exécutent sous la direction des ingénieurs en chef, placés à la tête des Services de navigation, qui, dans l'étendue de la zone des armées, conservent en principe leur constitution du temps de paix.

Des fonctions analogues sont exercées, en territoire ennemi, par des Services fixes de navigation, dont le personnel est fourni, sur la demande de l'autorité militaire, par l'administration nationale des Travaux publics et complété, s'il y a lieu, au moyen d'agents sûrs embauchés dans les pays occupés.

La reprise partielle ou complète des transports commerciaux peut être autorisée par le commandant en chef sur certaines voies navigables (article 16).

L'exploitation des voies de la zone de l'intérieur est organisée par un règlement des ministres de la Guerre et des Travaux publics, en date du 10 avril 1913, qui est l'aboutissement d'une série de mesures et d'études commencées dès 1889. Ce règlement a pour objet d'indiquer les principes d'après lesquels doit être préparée en temps de paix et exécutée en temps de guerre, par les Services de navigation, sous la direction de l'autorité militaire, l'exploitation des voies navigables de l'intérieur désignées par le ministre de la Guerre.

« Le soin d'exécuter ce règlement est confié à une Commission de

navigation, constituée par entente entre le ministre de la Guerre et le ministre des Travaux publics, et comprenant des représentants de ces deux administrations (article 2).

« Les Services de navigation, chargés en temps de paix de l'entretien des voies navigables, assurent leur exploitation en temps de guerre (article 4).

« Ils ont, en outre, à concourir à la surveillance spéciale dont ces voies doivent être l'objet, à assurer l'exécution des transports réclamés par l'autorité militaire et à fournir aux compagnies de mariniers les ressources qui leur sont nécessaires (article 5).

« Les transports commerciaux seront suspendus en droit sur les voies utilisées pour les transports militaires ; ils ne pourront s'effectuer en fait que moyennant une autorisation individuelle et précaire délivrée pour chaque ingénieur en chef pour son Service, ou moyennant une autorisation générale accordée par le ministre de la Guerre pour une voie ou un ensemble de voies (article 7). »

De cette prescription fondée sur l'article 56 de la loi de 1877, il résulte que l'exploitation militaire d'une voie navigable suspend la liberté de la navigation.

L'article 8 délègue aux ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires le pouvoir de requérir directement les bateaux de toute nature, chargés ou non, avec tous leurs accessoires et leur chargement, les équipages, animaux et matériel de halage, ainsi que les denrées et combustibles déposés sur les ports et sur leurs dépendances.

Le chapitre III (articles 17 à 25) traite des conditions que doit remplir, au point de vue de sa situation militaire, le personnel administratif maintenu dans les Services de navigation de l'intérieur. Tout le personnel de la navigation est, en temps de guerre, à la disposition du ministre de la Guerre, qu'il soit encore ou qu'il ne soit plus astreint au service militaire.

Le chapitre IV (articles 26 à 31) concerne les mesures préparatoires destinées à s'assurer, au moment du besoin, du personnel complémentaire de pilotes, capitaines, mécaniciens, chauffeurs, mariniers et aides-mariniers, charretiers et surveillants de halage, etc...

Ce personnel doit être pris de préférence parmi les individus qui ne sont plus astreints au service militaire ; à défaut, parmi les hommes des réserves, autant que possible parmi ceux classés dans le service auxiliaire, ou parmi les hommes appartenant à l'armée territoriale.

A cet effet il est procédé chaque année au recensement du personnel sur les voies navigables désignées par le ministre de la Guerre, en distinguant les nationaux des étrangers, les diverses professions et la situation militaire de chacun. Les ingénieurs en chef dressent, d'après les

résultats de ce recensement, des états récapitulatifs des hommes à mettre en sursis d'appel et à pourvoir d'un fascicule S[1].

L'ensemble réglementaire, dont les lignes principales viennent d'être exposées, vise surtout les transports de mobilisation. Cependant aucune disposition ne limitait en principe sa durée d'application, qui devait rester en vigueur pour toute celle de la guerre.

Mais pratiquement les prévisions établies en vue de l'utilisation des voies navigables au cours d'une guerre ne comportaient qu'un programme des plus restreint. Si l'on passe en revue les plans successifs de mobilisation, plan de transport n° 5 (denrées) et n° 16 (matériel et blessés), on voit que tous sont fondés sur un même principe. Les transports par eau sont destinés à ravitailler quelques places fortes, dans des délais limités, à partir de la mobilisation, à assurer quelques mouvements de matériel et de blessés, puis s'arrêter.

Le 61e jour de la mobilisation tout doit être terminé.

Quant à la navigation commerciale, suspendue depuis le premier jour, il n'est pas question de ce qu'il en adviendra après le 61e. Toutefois il est stipulé que tous les hommes maintenus en sursis d'appel doivent à ce moment rejoindre leurs dépôts.

Il peut être intéressant de constater en cette fin de chapitre, que la participation de l'Office national de la navigation à l'exploitation des voies navigables, en temps de guerre, était d'ores et déjà explicitement prévue.

L'article 2 du règlement du 10 avril 1913 indiquait en effet que la Commission militaire de la navigation « intervient auprès de l'Office national de la navigation et lui soumet les mesures propres à faciliter et à activer l'exploitation du temps de guerre (création ou aménagement de postes, raccordements avec la voie ferrée, etc...) ».

## CHAPITRE II

# La navigation intérieure du 2 août 1914 au 2 novembre 1915

### La période de mobilisation

Le début de la mobilisation marque l'arrêt complet des transports commerciaux sur l'ensemble des voies navigables du territoire, y compris les voies les plus reculées du prochain théâtre des hostilités. Les mariniers soumis aux obligations militaires rejoignirent leurs dépôts, le matériel devint ce qu'il put, abandonné, vide ou chargé, par son propriétaire pour les péniches, par son équipage pour le matériel des compagnies. Même sur les voies où le mouvement des bateaux était quelques jours auparavant le plus actif, ce fut bientôt l'immobilisation complète de tous les éléments de la flotte fluviale.

Seules se poursuivaient en effet les opérations prévues dès le temps de paix et inscrites aux journaux de mobilisation pour le ravitaillement de certains centres militaires d'après le plan de ravitaillement n° 5 (denrées et combustibles), ou d'après le plan n° 16 (matériel de guerre et blessés), mais on vient de voir combien s'étaient montrées modestes les prévisions des plans de mobilisation en ce qui concerne les voies navigables. Il s'agissait simplement du ravitaillement au cours d'une période limitée à la mobilisation de quelques centres importants, tels que Paris, Lyon, Lille, Valenciennes, Toul, Verdun, Épinal, Dijon, Besançon, Bourges, de quelques concentrations de bateaux vides pour des évacuations de matériel ou pour abriter des munitions. Le concours que l'on demandait ainsi à la navigation ne comportait qu'un volume de transports réduit pour ainsi dire au stock flottant ou à quai des ports au moment du passage à l'état de guerre.

Un tel programme, nettement inférieur aux moyens disponibles, ne pouvait manquer de s'exécuter sans grandes difficultés, puis à mesure que le matériel et le personnel eurent achevé leur tâche, conformément au plan établi, les hommes mis en sursis rejoignirent à leur tour leurs dépôts et ce fût, vers la fin du mois de septembre 1914, l'arrêt définitif de la navigation désorganisée et dont le rôle pouvait paraître terminé aussi bien au point de vue commercial que militaire.

On conçoit ce qu'aurait pu être la répercussion d'un tel arrêt, s'il avait dû se prolonger quelque peu, sur la vie économique du pays ; le trouble profond, qui serait rapidement résulté de la suppression d'un organisme, qui avait assuré au cours de l'année précédente le transport de 42.000.000 de tonnes de marchandises. On ne doit pas perdre de vue que l'on vivait alors en France sur la notion d'une guerre de très courte durée. Cette considération seule explique que l'on ait pu envisager d'une façon aussi délibérée la disparition presque complète des transports par eau, tant militaires que commerciaux, en s'en remettant uniquement aux chemins de fer, pour l'exécution de la totalité des transports nécessaires au ravitaillement des armées et à la vie même de la population civile, pendant la durée de la faible période qui devait, dans la pensée de tous, séparer la fin de la mobilisation de celle des hostilités elles-mêmes. L'expérience des événements ne devait pas tarder à démontrer l'erreur de cette conception. Plus encore que pendant la paix, les chemins de fer, surchargés de tâches nouvelles et impérieuses, ne pouvaient parvenir à assurer seuls le programme intensifié des transports qui leur était dévolu et réclamaient le maintien du concours précieux que leur apportaient les voies navigables pour le transport des marchandises lourdes à grandes distances.

Les yeux ne devaient s'ouvrir sur cette réalité que bien lentement et par étapes progressives. Dès le 24 août 1914 cependant les transports commerciaux sur les voies navigables étaient autorisés à reprendre. Mais, dans les conditions que nous venons d'indiquer, il ne pouvait s'agir là que d'une autorisation assez platonique. Avec les ressources si faibles, dont elle disposait encore, la navigation fluviale était véritablement hors d'état de reconquérir immédiatement un rôle d'une certaine importance.

### Les derniers mois de 1914. — Situation générale Problèmes a envisager

Cependant subsistaient les organisations, créées par les deux règlements du 16 juin 1902 et du 10 avril 1913, chargées d'assurer l'exploitation des voies de navigation intérieure pendant la période de guerre sous la direction de la Commission de navigation de campagne, pour la zone des armées, de la Commission militaire de la navigation pour la zone de l'intérieur. Pendant les premières semaines de la campagne, on avait considéré comme faisant partie du réseau des armées, toutes les voies navigables comprises dans les limites de la zone des armées, telle que celle-ci se trouvait définie par les décrets successifs, qui l'ont ins-

tituée ou modifiée, suivant le développement des opérations. Le 11 novembre 1914, après que la ligne du front eut acquis une certaine stabilité, le général commandant en chef adressa au ministre de la Guerre des propositions pour fixer la limite du réseau navigable des armées. Le 24 novembre, le ministre de la Guerre prit l'arrêté demandé, en tenant compte de quelques modifications proposées par la Commission militaire de la navigation. Cet arrêté limitait au Sud le réseau navigable des armées par la ligne suivante :

Le canal du Rhône au Rhin en entier ; la Saône, de Saint-Symphorien à Saint-Jean-de-Losne ; le canal de Bourgogne en entier ; l'Yonne, de Laroche à Montereau ; la Seine, de Montereau à l'embouchure.

Le réseau navigable des armées comprenait les voies situées au Nord de la limite ainsi définie, ainsi que le canal du Rhône au Rhin en entier et la Saône de Saint-Symphorien à Saint-Jean-de-Losne. Le canal de Bourgogne, l'Yonne de Laroche à Montereau et la Seine de Montereau à l'embouchure étaient rattachés au réseau navigable de l'intérieur.

La grande ligne de navigation Havre-Paris-Lyon-Marseille se trouvait, par suite, maintenue sur tout son parcours dans la zone de l'intérieur.

La répartition des voies navigables entre les deux catégories est demeurée, jusqu'à la fin de la guerre, telle que l'avait fixée l'arrêté ministériel du 24 novembre 1914. Même aux époques où la limite de la zone des armées subit des variations d'une certaine ampleur, comme en 1917 et en 1918, celle du réseau navigable des armées ne fut pas modifiée.

Bien que les inconvénients graves, qui devaient résulter de l'arrêt à peu près total de la navigation, ne se soient pas fait sentir dès les premières semaines de cet arrêt, il n'avait pas échappé à la Commission de la navigation que, les importations de toute nature augmentant, le volume des transports militaires s'accroissant, la capacité de transport des chemins de fer se trouverait bientôt débordée, et que dans leur ensemble les transports s'achemineraient vers une période de difficultés multiples, dont la solution serait particulièrement laborieuse.

Dès le 18 septembre 1914, sur son initiative, le ministre des Travaux publics écrivit aux ingénieurs en chef pour leur signaler l'intérêt d'organiser sur les voies navigables des Services réguliers de transports commerciaux, destinés à venir en aide aux chemins de fer. Il leur était recommandé de se mettre en rapport à ce sujet avec les administrations préfectorales et les Chambres de commerce et de les appeler à collaborer avec eux d'une façon aussi étroite que possible. Le concours de l'Office national de la navigation leur était offert pour l'organisation matérielle des Services tant en ce qui concerne les recettes que les dépenses.

Ces instructions furent précisées dans une seconde circulaire en date

du 23 octobre 1914, aux termes de laquelle le ministre faisait connaître aux ingénieurs en chef que l'on pourrait adopter l'un des trois systèmes suivants :

1° Le Service de la navigation, avec le concours de l'Office national de la navigation, se constitue en véritable transporteur ;

2° L'administration organise seulement le Service du matériel et de la traction, un entrepreneur de transports étant chargé de la partie commerciale de l'opération ; les ingénieurs peuvent, s'ils le jugent utile, demander l'intervention financière de l'Office ;

3° Les Services de transport sont organisés intégralement par des compagnies ou des particuliers.

D'autre part, l'administration des Travaux publics réunissait à Bordeaux les divers usagers des voies navigables de la région du Midi, et leur demandait d'étudier avec son concours les moyens à employer pour organiser des transports réguliers entre Bordeaux et Toulouse.

Mais fin septembre, et même fin octobre 1914, sauf sur la Basse-Seine, où par suite de la raréfaction du personnel et du renchérissement du charbon, les frets commençaient déjà à monter, l'insuffisance des moyens de transport ne se manifestait pas encore avec évidence. Les Chambres de commerce, les préfets eux-mêmes, ne considéraient pas, à ce moment, que la navigation put leur apporter un concours intéressant. Les chemins de fer prétendaient suffire à tout. Les négociants leur donnaient la préférence pour leur rapidité, leur commodité et la facilité des tractations. Ces premiers efforts ne rencontrèrent donc que peu de sympathie, même chez ceux qu'ils devaient servir, et l'on ne s'étonnera pas outre mesure qu'ils soient tombés dans le vide créé par l'indifférence générale à leur égard.

La Commission militaire de la navigation n'en commença pas moins à étudier et à préparer immédiatement la reprise des transports par eau, dont elle sentait de plus en plus que la nécessité devait s'imposer à bref délai, pour faire face aux besoins toujours croissants du ravitaillement des armées et des populations. Pour bien se rendre compte de l'étendue de sa tâche, il importe de se reporter à ce qu'était alors la situation générale des voies navigables françaises.

La presque totalité des voies du réseau du Nord, ainsi qu'une partie importante des voies du réseau de l'Est, étaient tombées aux mains de l'ennemi, ou bien, par suite de leur proximité de la ligne de bataille, n'étaient plus pratiquement utilisables. Dans certains cas l'occupation d'un nombre restreint de biefs mettait hors de cause une voie entière, telle l'occupation de Saint-Mihiel pour l'ensemble du canal de l'Est, Branche Nord. La partie des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, qui avait échappé à l'invasion, ne constituait plus qu'un petit

réseau fermé d'environ 300 kilomètres de longueur, desservant les régions d'Armentières, Béthune, Saint-Omer, Calais et Dunkerque, ainsi que quelques canaux qui restaient abordables dans la Belgique non envahie.

Parmi les voies navigables rentrées en notre possession, un certain nombre avaient été gravement atteintes depuis le début des hostilités.

Aussi bien sur celles du Nord et du Pas-de-Calais que sur la Somme, l'Oise, la Marne, l'Aisne canalisée, sur le canal latéral à l'Oise et le canal latéral à la Marne, les canaux de l'Oise à l'Aisne, de l'Aisne à la Marne, de l'Est, de la Marne au Rhin, du Rhône au Rhin, de la Marne à la Saône, les nombreux ponts et passerelles détruits par le génie français ou anglais et par les Allemands, encombraient la cuvette ou le chenal, qu'il fallait en outre dégager de péniches coulées ou d'arbres abattus ; il y avait à reconstruire des sections de digues détruites, quelques barrages, à réparer des écluses et des maisons éclusières, si l'on voulait voir renaître un Service normal. La rivière d'Oise notamment ainsi que son canal latéral, situés dans une vallée, qui, après avoir constitué un des principaux axes de l'invasion allemande, avait de nouveau été en septembre et octobre le théâtre de violents combats, se trouvaient dans une situation lamentable.

L'ennemi s'était emparé d'environ 3.000 bateaux, 1.200 se trouvaient cantonnés dans la région de l'extrême Nord et ne pouvaient plus servir qu'à des transports locaux. Neuf mille mariniers ayant répondu à l'appel de la mobilisation et rejoint leurs dépôts, la plus grande partie des autres bateaux, dont un certain nombre étaient demeurés chargés, avaient dû être abandonnés, soit par leur propriétaire, soit par leur équipage, et se trouvaient garés un peu partout. Presque tous continuaient à servir de logement à la famille de leur propriétaire, qui ne voulait pas les quitter.

Un nombre important de remorqueurs, privés de leur équipage, était désarmé ; les moyens de halage n'existaient plus sur la plupart des voies, les chevaux ayant été réquisitionnés pour les besoins de l'armée ; les engins de chargement et de déchargement, abandonnés par leurs mécaniciens, étaient en chômage dans les ports ; la fermeture des ateliers et chantiers de réparation du matériel avait achevé la ruine désormais complète produite par la mobilisation dans tous les Services de la batellerie.

En ce qui concerne le présent, il s'agissait avant tout de tirer le meilleur parti des ressources, qui subsistaient, en obtenant de celles-ci le maximum de rendement, de façon à atténuer autant que possible la hausse exagérée des frets, qui, en raison du manque d'équilibre entre l'offre et la demande, ne pouvait tarder à se produire. Autrement, le volume des transports à effectuer dépassant les moyens disponibles,

les marchandises de luxe, qui peuvent payer des frets élevés, auraient seules été transportées, tandis que les transports les plus vitaux auraient indéfiniment attendu.

Il importait au premier chef d'établir un état de ces ressources immédiatement disponibles. Une circulaire adressée de Bordeaux le 12 octobre 1914 par le ministre des Travaux publics, invita les ingénieurs en chef :

1° En ce qui concerne le matériel, à reconnaître les bateaux abandonnés, ou qui, sans être abandonnés, ne circulent pas, les raisons pour lesquelles ces bateaux se trouvent dans une telle situation et les points où ils sont garés ;

2° En ce qui concerne le personnel, à indiquer pour l'étendue de leur service, le nombre approximatif des mariniers mobilisés, de ceux qui sont dégagés de toutes obligations militaires, de ceux qui, bien que mobilisables, sont encore à bord de leurs bateaux.

En ce qui concerne l'avenir, pour parer aux difficultés grandissantes à prévoir, il fallait en outre déblayer et rééquiper les voies navigables endommagées par les hostilités, les doter des installations complémentaires de toute nature, qui allaient devenir nécessaires par suite de la prolongation de l'état de guerre, remettre en Service le plus grand nombre d'unités fluviales, enfin obtenir le personnel indispensable de l'autorité militaire, qui le détenait et qui seule pouvait rouvrir les portes de la navigation.

En outre, il allait fréquemment arriver que des bateaux disponibles étaient la propriété de mariniers de jeunes classes, que l'on ne pouvait rappeler du front ; d'autres appartenant à des mariniers plus âgés, que l'on pouvait faire revenir, se trouvaient hors d'usage, ou exigeaient des réparations inabordables dans les chantiers désorganisés.

Dans tous les cas où des réparations étaient nécessaires, le paiement des dépenses devait soulever une question financière ou comptable, qu'il était indispensable de résoudre.

## La convention de la Basse-Seine du 14 novembre 1914

Dès le début du mois de novembre, il devint certain qu'un courant continu de transport d'une grande ampleur allait s'établir sur la Seine et succéder au flot passager de la mobilisation. Les besoins s'accentuaient et des abus, dont se plaignaient aussi bien le public que les mariniers employés par les entreprises, commençaient à se produire. Les frets de Rouen à Paris manifestaient une tendance inquiétante à la hausse. La Commission militaire de la navigation jugea qu'il devenait nécessaire d'agir pour empêcher ces abus de s'aggraver. La situation spéciale de la

Seine, qui n'était pour ainsi dire fréquentée que par les bateaux d'un petit nombre d'entreprises importantes, et non par des mariniers isolés propriétaires de leurs péniches, permettait d'intervenir par accord amiable, sans faire usage de la loi de réquisitions du 3 juillet 1877. Les compagnies de navigation se plaignant surtout du manque de personnel, la Commission pouvait en effet se charger de leur en fournir, moyennant certains engagements.

L'Office national de la navigation fut chargé de passer avec elles une convention réglant les principales conditions de transport et de remorquage sur la Basse-Seine, tant en ce qui concerne les transports militaires et administratifs que les transports privés.

Les intéressés comprirent d'ailleurs très rapidement les avantages de cette solution, qui leur permettait d'éviter la réquisition, et, sauf quelques rares exceptions, dont le petit nombre ne pouvait fausser le principe même du système, mirent un louable empressement à apporter leur concours. La convention en question, qui porte la date du 14 novembre 1914, et qui est entrée en vigueur le 28 novembre, fut signée dès l'origine par quatorze entreprises de transports ou de remorquages (1) ; trois nouveaux transporteurs lui ont donné par la suite leur adhésion.

Les entreprises s'engageaient à maintenir continuellement armés et à faire naviguer sans interruption tous les remorqueurs dont elles disposaient, tous les chalands et bateaux de transport de toute nature leur appartenant ; à assurer l'exploitation des remorqueurs, qui leur seraient livrés tout armés par les soins de l'Office national de la navigation, des péniches et bateaux de rivière convenables, dont les propriétaires ou patrons accepteraient, vis-à-vis d'elles, de louer leurs services, ou dont les demandes leur seraient transmises par l'Office de la navigation, et cela dans la limite des transports, qui seraient réclamés par l'autorité militaire ou par la clientèle commerciale.

Une priorité absolue était réservée aux transports à effectuer par l'autorité militaire sur tous les transports commerciaux, quels qu'ils fussent, même résultant de l'exécution d'un contrat en cours.

Les entreprises prenaient l'engagement de maintenir les prix, clauses et conditions des tarifs de transport et de remorquage, ainsi que les salaires de leur personnel, en usage avant la mobilisation. Elles majoraient toutefois leurs factures d'un tant pour cent, versé mensuellement dans les caisses de l'Office de la navigation. Comme contre-partie, celui-

(1) Société générale de Touage et de Remorquage ; Société générale des Bateaux Parisiens ; Société anonyme *La Pénichienne* ; Compagnie française *Les Remorqueurs* ; Compagnie générale de Navigation ; Société l'*Union Normande* ; Société générale de Transports ; Société anonyme *La Rouennaise* ; Société de Transports fluviaux ; Société anonyme de Transit Jules Roy ; M. M. Guyard Frères et Cie ; M. M. Basile Have et Cie ; M. Paul Lefebvre ; M. Gaston Benjamin Père.

vi prenait à sa charge l'augmentation des dépenses que les entreprises auraient à supporter par suite de l'élévation des prix du combustible et devait s'employer à obtenir de l'autorité militaire le maintien à leurs occupations du temps de paix du plus grand nombre possible de capitaines, pilotes, mariniers, mécaniciens et chauffeurs, et en outre à faire mettre à la disposition des entreprises des mécaniciens et chauffeurs expérimentés.

La convention du 14 novembre 1914, qui a eu pour effet de répartir d'une façon normale et équitable entre les divers usagers de la Basse-Seine les augmentations de dépenses résultant de la hausse considérable des prix du combustible, apporta une grande amélioration dans l'utilisation du fleuve et marque une date importante dans l'histoire de la navigation intérieure pendant la guerre. Son application a cependant donné lieu à de nombreuses critiques de la part des usagers de la voie navigable, ainsi que des mariniers et diverses modifications ont dû être apportées par la suite à son texte primitif, ainsi qu'on l'exposera plus loin ; mais, telle quelle, elle contenait en germe l'organisation du Service de l'exploitation militaire des voies navigables et la réglementation intervenue ultérieurement, et, jusqu'à la mise en vigueur de cette nouvelle réglementation, c'est-à-dire pendant une année entière, elle a constitué la véritable charte de la navigation intérieure française.

### La libération des bateaux chargés. — Décret du 5 décembre 1914 et circulaire ministérielle du 16 décembre 1914

Un nombre assez important de mariniers, ayant des marchandises à bord de leurs bateaux, se trouvaient, par suite de l'état de guerre, dans l'impossibilité de délivrer leur chargement au destinataire. Alors que l'on commençait à se plaindre de toute part de l'insuffisance des moyens de transport, il devenait indispensable de remettre à la disposition du public des bateaux qui se trouvaient annihilés « parce que leurs propriétaires ne peuvent ni achever un voyage interrompu, ni se débarrasser d'un chargement qui ne saurait être remis à destination (1) ».

D'autre part les mariniers en question, n'ayant plus la disposition de leurs bateaux, étaient dans une position des plus précaire. Il y avait également un très grand intérêt à leur permettre d'exercer à nouveau leur profession, et de leur procurer des moyens simples et pratiques d'y parvenir, en réduisant au minimum les formalités à accomplir.

C'est encore l'Office national de la navigation, qui fut chargé de cette

(1) Rapport du ministre des Travaux publics à l'appui du décret du 5 décembre 1914.

mission par le décret du 5 décembre 1914. Le marinier, qui désirait reprendre la libre disposition de son bateau, en faisait la déclaration à l'Office, en lui donnant tout pouvoir de le représenter.

Après vérification, l'Office se chargeait d'aviser l'expéditeur que, faute de délivrance, dans un délai déterminé, à personne dûment qualifiée, il serait procédé à la vente de la marchandise. A l'expiration du délai, l'Office faisait opérer le déchargement du bateau et procéder à la vente de tout ou partie des marchandises, soit à l'amiable, soit par adjudication. Cette vente devenait définitive après homologation par le président du tribunal civil. Il était attribué au marinier une part du fret stipulé, proportionnelle au parcours effectué, jusqu'à concurrence du produit de la vente, déduction faite des frais.

Les frais de déchargement, la part de fret à payer au marinier et tous les autres frais incombant à l'Office du fait des opérations étaient imputés sur le produit de la vente, et le complément déposé à la caisse des dépôts et consignations pour compte de qui de droit.

Une centaine de bateaux furent ainsi rendus disponibles et mis à même d'entreprendre de nouveaux voyages.

Quelques jours plus tard, une circulaire ministérielle du 16 décembre 1914 vint compléter le décret du 5 décembre, en fixant les règles à suivre pour l'acheminement vers leur destination, toujours avec le concours de l'Office national de la navigation, des bateaux chargés, abandonnés sur les voies de navigation intérieure, et contenant des marchandises, que leurs expéditeurs exprimeraient le désir de faire parvenir, soit à leur destination primitive, soit lorsque celle-ci était inaccessible, vers une autre destination. Les Services de navigation devaient d'abord essayer de se mettre en relations, soit avec les mariniers, qui s'étaient trouvés dans l'obligation d'abandonner leurs bateaux, soit avec des personnes de leur famille, susceptibles de s'entendre avec l'administration, au lieu et place des dits mariniers, en vue de conduire les bateaux à la destination indiquée par l'expéditeur. Si l'une ou l'autre de ces solutions faisait défaut, le bateau était remis à l'Office, qui prenait toutes dispositions pour assurer sa conduite à destination, tout en conciliant les divers intérêts en présence.

On voit ainsi se dessiner le rôle important que va désormais assumer l'Office, en tant qu'organe financier de la Commission militaire de la navigation, rôle qui rendra son action dans l'exploitation des voies navigables inséparable de celle de la Commission elle-même. Son directeur, M. l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Sylvain Dreyfus, faisait d'ailleurs partie de la Commission, ce qui assurait à tous points de vue une collaboration aussi étroite que possible. En vue de la gestion de ces nouveaux Services, un crédit de 30.000 francs avait été ouvert au bud-

get du ministère des Travaux publics, sur l'exercice 1914, pour être mis à la disposition de l'Office, lequel avait ouvert dans ses écritures, parmi les Services hors budget, un compte « Exploitation des voies de navigation intérieure ». Les autorisations nécessaires à l'ouverture de ce nouveau compte avaient été accordées par décisions du 16 décembre 1914 du ministre des Travaux publics et du 1er février 1915 du ministre des Finances.

## Le premier programme de rappel du personnel

Il a déjà été dit que le complément indispensable des mesures prises par la Commission militaire des voies navigables, pour préparer la reprise de la navigation, était la réintégration à son poste d'avant-guerre de la plus grande partie du personnel mobilisé et d'ailleurs des engagements formels avaient été pris à ce sujet vis-à-vis des compagnies de transport adhérentes à la convention de la Basse-Seine. Mais il était évidemment impossible de songer à obtenir de l'autorité militaire la restitution en totalité et d'un seul coup de tout le personnel occupé par la navigation en temps de paix. A la fin de 1914, les esprits ne s'étaient pas encore adaptés à l'idée d'une guerre se prolongeant pendant plusieurs années et nécessitant une mobilisation générale des ressources économiques du pays. Il ne parut même pas, au début, que l'on pût avoir quelques chances d'obtenir le rappel d'hommes appartenant aux armées, et c'est seulement sur la rentrée à leur poste du temps de paix des hommes mobilisés dans les formations de l'intérieur, appartenant à la réserve de l'armée territoriale, à l'armée territoriale ou même à des classes plus jeunes, mais affectés au service auxiliaire, que s'exerça l'activité de la Commission militaire des voies navigables.

On se servit à cet effet des moyens fournis par les chapitres III et IV du règlement du 10 avril 1913. Dans chaque Service de navigation, les ingénieurs en chef établissaient la liste des hommes des diverses professions, qui leur étaient nécessaires pour rendre à la circulation les unités abandonnées dans l'étendue de ce service. A l'aide des états de recensement du personnel des voies navigables, dressés au début de 1914, ils constituaient une liste correspondante d'hommes susceptibles d'être mobilisés dans les formations de l'intérieur, cherchaient à se renseigner à leur sujet, et lorsqu'ils avaient pu reconnaître la formation où chacun d'eux se trouvait effectivement employé, préparaient, par bureau de recrutement, un état récapitulatif des hommes à mettre en fascicule de sursis S[1]. Ces états étaient adressés à la Commission militaire des voies navigables, visés pour exécution par la Commission militaire, et transmis

aux commandements de recrutement, qui se chargeaient de faire parvenir aux hommes leur nouvelle affectation. Mais souvent, plusieurs semaines, plusieurs mois devaient se passer avant le renvoi effectif des hommes, dont la libération avait été décidée en principe.

Il convient d'ailleurs d'ajouter que les hommes à récupérer, pour obtenir un résultat d'ensemble, devaient appartenir aux catégories les plus diverses. « Le pénichien isolé, propriétaire et conducteur de son bateau, suffit à le rendre disponible. Mais, pour que ce bateau puisse rendre des services, il lui faut des moyens de traction : remorquage, qui exige des capitaines, mécaniciens, chauffeurs, ou halage par chevaux, qui exige des charretiers, haleurs professionnels, sous peine de graves dommages sur les rivières à courant. Le bateau, resté déchargé et hors de l'eau sur toute sa hauteur pendant de longs mois, a besoin d'un calfatage, souvent de réparations plus importantes, qui nécessitent des charpentiers. Il faut des ouvriers en métaux pour la réparation des remorqueurs, des conducteurs de grues pour les chargements et les déchargements. Pour produire tout leur effet utile, ces nombreuses catégories de personnel doivent se trouver en proportions définies. »

On peut juger par ce court exposé, emprunté au compte rendu officiel de l'exploitation des voies de navigation intérieure pour l'année 1916, des difficultés que l'on devait rencontrer à faire concorder avec des exigences si déterminées et si complexes les ressources limitées fournies par les hommes des classes les plus anciennes, mobilisés à l'intérieur, alors surtout que l'on ne possédait en général que des renseignements très incomplets sur leurs affectations du temps présent et fort peu de moyens pour les compléter.

Cependant ce premier programme de rappel du personnel indispensable pour rétablir la navigation, qui devait surtout se développer dans le courant de l'année suivante, donnait déjà quelques résultats dès les derniers mois de 1914.

## La période du 1er janvier au 2 novembre 1915
### Récupération des bateaux hors de service

La première partie de l'année 1915 fut consacrée à la mise en application des décisions prises au cours des derniers mois de 1914 et à leur adaptation aux nouvelles difficultés qui se manifestaient. L'insuffisance du matériel roulant sur les chemins de fer, comparativement aux besoins nés de l'état de guerre, conduisait de plus en plus à chercher dans l'utilisation intensifiée des transports par eau un remède à une situation devenue bientôt pressante.

D'autre part la fixité du front permettait aux voies navigables de la zone des armées un Service d'une régularité tout à fait comparable à celle de la zone de l'intérieur. On ne tarda pas à éprouver la nécessité d'établir une plus étroite coordination entre ces deux catégories de transport. Sans qu'aucune modification fut apportée aux règlements interministériels du 16 juin 1902 et du 10 avril 1913, le ministre des Travaux publics prit à la date du 10 mars 1915, avec l'adhésion de son collègue de la Guerre, un arrêté nommant un Commissaire technique de la navigation unique pour le réseau de l'intérieur et pour celui des armées. Ce commissaire technique unique n'était autre que M. l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Charguéraud, directeur des routes et de la navigation, au ministère des Travaux publics. Il disposait de deux adjoints accrédités, le premier auprès du 4e bureau du ministère de la Guerre, pour le réseau de l'intérieur, le second auprès de la direction de l'arrière, pour le réseau des armées. Tous deux reçurent délégation pour correspondre directement avec les ingénieurs en chef des Services de navigation et leur transmettre toutes instructions, tant en ce qui concerne les transports militaires que les travaux à exécuter sur leurs réseaux à la demande de l'autorité militaire.

La convention de la Basse-Seine du 14 novembre 1914 donnait lieu à certaines discussions. Les mariniers la trouvaient trop favorable aux compagnies et soutenaient que celles-ci ne se conformaient pas aux clauses stipulées en faveur de la petite batellerie. Certains négociants protestaient contre les majorations perçues « au profit » de l'Office national de la navigation, comme si cette perception s'ajoutait aux recettes de l'Office, au lieu d'être la simple contre-partie de dépenses engagées du fait de l'augmentation des prix du combustible. L'Office fut invité à apporter à la convention les modifications réclamées par les intéressés. D'accord avec les entreprises, on introduisit de nouvelles garanties et de nouvelles précisions dans les stipulations qui assuraient aux mariniers un traitement minimum acceptable. D'autre part il fut entendu que le produit des majorations de fret, fixées par la nouvelle convention, serait désormais versé par les diverses sociétés de navigation signataires à une caisse commune et réparti ensuite par elle entre les entreprises de remorquage au prorata de la consommation en charbon faite par leurs unités. La création de cette caisse commune rendait désormais inutile l'intervention de l'Office national de la navigation dans les opérations de péréquation des prix du combustible entre les intéressés, et faisait tomber les critiques auxquelles avait donné lieu cette intervention.

La nouvelle convention fut approuvée par une décision ministérielle du 15 juin 1915, qui en prescrivit l'entrée en vigueur à dater du 1er juillet suivant.

Le rôle de l'Office ne devait d'ailleurs pas s'en trouver diminué. Un nouveau crédit provisoire de 22.500 francs lui avait été ouvert au début de l'année 1915 au titre de « l'exploitation des voies de navigation intérieure », ce qui lui constituait pour son compte hors budget, avec le crédit de 30.000 francs de 1914, un fonds de roulement de 52.500 francs. Dans son rapport, présenté au nom de la Commission du budget de la Chambre des députés (annexe au procès-verbal de la séance du 2 octobre 1915), M. le député Albert Metin constate que ce Service avait déjà donné lieu au 12 juillet 1915 à un mouvement de fonds, qui s'élevait, tant en recettes qu'en dépenses, à la somme de 1.694.374 fr. 29. En raison des résultats obtenus, M. Albert Metin déclarait indispensable, étant donné les circonstances, de confier à l'Office d'autres opérations concernant les ports maritimes et un crédit additionnel de 447.500 francs lui fut ouvert « pour l'exploitation des voies de navigation intérieure et des ports maritimes », portant ainsi son fonds roulement à 500.000 francs.

D'autre part de nouvelles mesures administratives durent être prises en vue d'accélérer la remise en service du matériel fluvial non utilisé et il appartint à l'Office d'assurer, en ce qui concernait les bateaux de navigation intérieure. de concert avec les ingénieurs en chef des Services de navigation, l'application des décrets des 4 février, 6 et 24 avril et 20 juillet 1915, pris en exécution de l'article 12 de la loi de Finances du 26 décembre 1914, qui avait déterminé les principes suivant lesquels s'exercerait le droit à la réparation des dommages matériels résultant des faits de guerre. L'article 34 du décret du 20 juillet 1915, portant règlement d'administration publique, relatif à la constatation et à l'évaluation desdits dommages, comporte les dispositions suivantes, déjà édictées par le décret du 24 avril 1915 : « Exceptionnellement n'est pas subordonnée à l'avis des Commissions cantonales d'évaluation, la délivrance par le ministre de l'Intérieur, sur la proposition du ministre des Travaux publics, d'acomptes ayant pour objet la réparation des bateaux de commerce, qui auront subi sur les voies de navigation intérieure des dommages résultant de faits de guerre. »

Par application de ces dispositions, il fut entendu entre les départements de l'Intérieur et des Travaux publics, que l'État se chargerait de faire effectuer directement les réparations nécessaires, et que les dépenses faites viendraient ultérieurement en déduction des indemnités qui pourraient être allouées aux mariniers en vertu de la loi du 26 décembre 1914 et du règlement du 20 juillet 1915. Le ministère de l'Intérieur ouvrit immédiatement à cet effet un crédit provisionnel de 150.000 francs à l'Office national de la navigation, chargé d'assurer le fonctionnement de ce nouveau service.

Indépendamment de la réparation des bateaux ayant subi des dommages de guerre, une circulaire du ministre des Travaux publics, en date du 30 juillet 1915, vint attirer l'attention des préfets sur les nombreux bateaux vides, qui se trouvaient immobilisés du fait de l'état de guerre, sur le territoire de leurs départements respectifs, « exposés à se détériorer rapidement, s'ils ne sont pas entretenus, et à constituer plus tard, incapables qu'ils seront de circuler, une cause d'encombrement, voire d'accidents, pour les voies navigables ». La circulaire invitait les préfets à prendre, en exécution de l'article premier du règlement général de police du 24 mars 1914, toutes mesures utiles pour prescrire les travaux qu'exigerait l'entretien de ces bateaux. Un modèle d'arrêté préfectoral était joint, prévoyant qu'un constat de la situation des bateaux ne remplissant pas les conditions voulues serait adressé par les agents de la navigation ; ce constat contiendrait assignation d'un délai déterminé aux propriétaires des bateaux et au besoin à leurs occupants. A l'expiration du délai imparti, si les travaux nécessaires n'étaient pas effectués, il devait être procédé d'office à leur exécution, à moins que les ingénieurs ne jugeassent à propos de diriger les bateaux sur des garages spéciaux. L'exécution de ces travaux d'entretien était confiée à l'Office national de la navigation ; les dépenses correspondantes constitueraient des avances, qui étaient inscrites sur les feuilles de route, et dont la récupération s'opérait progressivement sur le montant des frais de location ou d'affrètement dus aux propriétaires des bateaux intéressés.

Au fur et à mesure que de nouvelles unités devenaient disponibles, et il en fut ainsi récupéré près de 300 au cours des années 1915 et 1916, elles étaient armées au moyen de mariniers en fascicule S[1], rappelés des Services de l'intérieur, ainsi qu'il a été précédemment exposé. Mais à la fin de 1915, le nombre des hommes munis de fascicule S[1] ne s'élevait encore qu'à 2.091, plus de la moitié représentant des hommes déjà détenteurs de leur fascicule avant la mobilisation, les autres ne l'ayant reçu que depuis le début de la guerre.

Sur la Basse-Seine, 24 remorqueurs et 2 toueurs demeuraient désarmés, faute des équipages nécessaires à leur mise en route. Dans les six principaux ateliers de réparation sur la Seine, l'effectif n'atteignait qu'un tiers de celui d'avant-guerre et les réparations ne pouvaient s'effectuer qu'avec une extrême lenteur. L'opinion générale commençait à se rendre compte que les mesures prises jusqu'alors demeuraient insuffisantes et qu'il devenait urgent d'obtenir de l'autorité militaire qu'elle voulut bien rendre à la batellerie tout au moins le personnel des « mariniers spécialisés », c'est-à-dire les capitaines de remorqueurs, les mécaniciens, les pilotes, les contremaîtres de chalands de la Seine.

« De même que la mobilisation de tous les ouvriers des usines, en

août 1914, a eu de si funestes conséquences pour la fabrication de notre matériel de guerre, de même le maintien sous les drapeaux pendant la saison d'hiver de tout le personnel de la navigation fluviale risquerait d'entraîner d'insurmontables complications et pour l'approvisionnement de Paris et pour la reprise de la vie économique dans les régions libérées de la présence de l'ennemi. » Ainsi s'exprimait M. le sénateur Etienne Flandrin dans son rapport à la conférence des commissaires sur les transports fluviaux, adopté dans la séance du 5 novembre 1915.

Et M. Flandrin ajoutait un peu plus loin :

« De même que l'on avait recruté parmi les réfugiés belges un personnel de dockers, on a cherché à trouver en Belgique ou en Angleterre des capitaines de remorqueurs, des mécaniciens, des pilotes ; mais, outre que les auxiliaires ainsi réunis ont été en nombre infime, comment confier la direction de la navigation à des hommes, qui ont pu faire preuve d'expérience dans leur pays, mais qui ne sont en aucune façon habitués aux obstacles que présentent en maints endroits le cours sinueux de la Seine, dans la Basse-Seine surtout.

« Comment obtenir des compagnies d'assurances qu'elles consentent à assurer les marchandises transportées dans de semblables conditions ? Or, sans assurances, pas d'affrèteurs, pas de chargeurs, surtout aux prix où sont aujourd'hui les marchandises, principalement la houille.

« La seule solution réellement pratique nous paraît être d'étendre au personnel des mariniers spécialisés les dispositions prises en ce qui concerne le personnel des chemins de fer et le personnel des industries fabriquant le matériel de guerre. Ce qui est vrai pour les chemins de fer, ce qui est vrai pour les usines de guerre, doit s'appliquer avec non moins de force à un mode de transport, qui fournit aux usines de guerre et aux grands Services publics les matières premières et le charbon, sans lequel tout fonctionnement de ces usines ou de ces Services s'arrête. »

### Création d'un service d'exploitation de la navigation

D'autre part, le ministère des Travaux publics avait créé, dès la fin de 1914, un Service d'exploitation de la navigation, dont le rôle consistait, avec le concours de l'Office national de la navigation, à renseigner le commerce et les mariniers sur l'état des voies navigables, sur les moyens de traction qui y subsistaient, ainsi que sur le matériel fluvial, dont on pouvait prévoir la disponibilité. La situation réelle des différentes voies navigables à ces divers points de vue était en effet à peu près inconnue du commerce et de la marine, et l'on pouvait voir dans cette ignorance une des principales causes de l'hésitation qu'ils éprouvaient

encore à entreprendre des transports par eau. Bien plus, si chaque service de navigation connaissait la situation chez lui, un grand nombre d'entre eux se trouvaient fort embarrassés pour se renseigner sur la situation des Services voisins et à plus forte raison des parties plus éloignées du réseau navigable. On demanda en conséquence à chaque Service d'établir une courte notice faisant connaître, pour les parties où la navigation était encore possible, l'état de la voie et les obstacles qui pouvaient y exister avec les prévisions pour leur disparition, les Services de traction dont le fonctionnement était encore maintenu, avec des précisions suffisantes pour qu'un commerçant ou un marinier ne put éprouver d'hésitation sur l'adresse des entrepreneurs de traction auxquels il pourrait avoir recours au cours d'un voyage. Ces précisions sur l'état des voies et sur leurs moyens de traction furent centralisées par le Service d'exploitation de la navigation, puis répandues dans tous les Services de navigation, qui devaient les porter dans tous leurs bureaux à la connaissance du public.

« Les affiches devront être apposées dans les bureaux les plus fréquentés par les bateliers, aux endroits où elles seront le plus visibles, de façon qu'elles frappent la vue des mariniers, qui viennent au bureau et que ceux-ci puissent facilement les lire. Les agents devront d'ailleurs avoir soin de les signaler à tous les mariniers sans exception. » (Circulaire du 29 octobre 1915.)

On les informait en même temps qu'en ce qui concerne les bateaux, l'Office national de la navigation avait organisé, au moyen de renseignements recueillis dans un certain nombre d'écluses convenablement déterminées, un Service de fiches qui permettrait de suivre leurs mouvements et d'indiquer à tout moment leur position approximative.

Des renseignements analogues furent établis dans chaque Service pour les bateaux en stationnement, non utilisés. Les ingénieurs en chef étaient invités à faire savoir aux usagers de la voie navigable que l'État était tout disposé à leur servir d'intermédiaire pour la location ou l'affrètement de ces bateaux demeurés inactifs et qu'il s'efforcerait de donner toute satisfaction aux demandes qui lui seraient adressées à ce sujet.

Dans le même ordre d'idées, on s'efforçait de s'entourer d'une documentation aussi étendue que précise sur les prix du fret, en vue de publier à intervalles rapprochés les variations de ces prix se rapportant aux principaux courants commerciaux des transports par eau. Deux circulaires ministérielles en date des 25 septembre et 23 octobre 1915 vinrent rappeler aux ingénieurs en chef qu'aux termes de la loi du 19 février 1880, les mariniers sont tenus de présenter leurs lettres de voiture à toute réquisition aux agents de l'administration, les invitèrent à exiger que

ces lettres de voiture fussent rédigées suivant les prescriptions de l'article 102 du code de commerce et continssent notamment l'énonciation précise des prix de fret, et à relever ces prix de fret qui devaient être centralisés à Paris. Le visa des bulletins de chargement serait refusé aux déclarants porteurs de lettres de voiture incomplètes et les bateaux non munis de bulletins visés seraient retenus par le premier bureau de déclaration rencontré. Exception n'était faite que pour les bateaux à chargement complet appartenant ou pris en location par des compagnies ou entreprises de transport, qui se seraient engagées vis-à-vis de l'administration à lui faire connaître sous une autre forme leurs prix de transport.

Enfin le Service d'exploitation mettait à l'étude la question de la réorganisation des entreprises de traction, toutes plus ou moins désorganisées par la guerre, dont certaines avaient entièrement disparu et ne paraissaient pas susceptibles de se reconstituer. Sur l'Oise notamment, les ponts provisoires, qui avaient remplacé les ouvrages détruits au moment de l'avance allemande de 1914, rendant la navigation particulièrement difficile, les compagnies de remorquage avaient renoncé à continuer leur Service et ne consentaient plus qu'à louer des remorqueurs à la journée. L'Office national de la navigation fut autorisé, par une décision ministérielle du 30 avril 1915, à reconstituer un Service public de remorquage, en prenant les remorqueurs en location et en percevant des tarifs de traction calculés de façon à couvrir ses dépenses et ses frais généraux.

Il en fut de même un peu plus tard sur la Marne où se présentaient des conditions fort analogues (décision du 6 juin 1915).

L'Office organisa également un Service de halage par chevaux sur le canal latéral à la Marne, le canal de la Marne au Rhin et le canal de la Marne à la Saône (décision du 30 juin 1915).

---

## CHAPITRE III

# La navigation intérieure du 2 novembre 1915 au 11 novembre 1918 L'exploitation réglementée

### DE NOUVEAUX PROBLÈMES SE POSENT

Au fur et à mesure que s'avançait l'année 1915, s'accentuait plus impérieusement l'obligation de réaliser par la voie d'eau la plus grande quantité possible de tonnes kilométriques de transport, d'employer au maximum le matériel et le personnel réduits dont on disposait, et de choisir à cet effet les régions où les besoins se manifestaient avec le plus d'intensité, ne laissant subsister que peu de chances de chômage, même dans les périodes où, par suite de fluctuations inévitables, ces besoins devaient passer par des minima. Il convenait d'autre part d'opérer de préférence sur des voies où les distances à parcourir plus grandes, les possibilités d'une marche plus rapide, permettaient en même temps d'améliorer la rotation du matériel, tandis que l'outillage plus complet des ports assurait aux chargements et aux déchargements des durées restreintes.

Ces différentes considérations concouraient à désigner pour cet emploi intensif la Basse-Seine et les voies encore utilisables de la région du Nord-Est, où les distances de transport sont la plupart du temps assez grandes, où le remorquage est souvent possible et où les moyens de chargement et de déchargement étaient déjà assez perfectionnés. Le ravitaillement de la région parisienne et celui de la zone des armées y assuraient en tout temps un fret abondant. Rappelons que le trafic à l'importation du port de Rouen est passé de 5.597.600 tonnes en 1913 à 8.179.890 tonnes en 1915 et celui du port du Havre de 2.747.926 tonnes en 1913 à 4.508.000 tonnes en 1915.

Depuis le début de l'année les demandes de matériel fluvial adressées au Service de la navigation dans ces deux ports, tant pour les transports militaires que pour le ravitaillement civil, ne faisaient que s'accroître. N'arrivant jamais à les satisfaire en totalité, on se trouvait réduit à opérer au jour le jour, sans parvenir à constituer la réserve de quelques

milliers de tonnes de matériel, qui eut permis d'établir une organisation rationnelle de répartition des transports entre les chalands et les péniches, que l'on dirigeait sans relâche des autres régions sur la Basse-Seine, mais qui demeuraient toujours en nombre insuffisant. D'autre part cet appel nécessaire, pour l'exécution des transports sur la Basse-Seine, au concours des pénichiens, qui ne la fréquentaient en général qu'exceptionnellement, faisait naître un nouveau problème. Il ne pouvait être question en effet de traiter directement, par voie de convention amiable, comme on l'avait fait précédemment avec les entreprises de transport, avec cette multitude de mariniers peu accoutumés à débattre des contrats complexes d'essence juridique.

Et cependant, dès le début de 1915, ceux-ci se plaignaient d'avoir été par trop ignorés par une réglementation ne visant que le cas des compagnies de transport, et qui les obligeait à passer par l'intermédiaire de ces compagnies, au risque de se faire exploiter. Ainsi expliquaient-ils l'abstention d'un certain nombre d'entre eux, qui préféraient travailler dans les usines de la région parisienne plutôt que de naviguer aux conditions que leur imposaient les intermédiaires.

Il était inexact de dire que les intérêts des mariniers libres eussent été négligés. Un des principaux objets de la convention de Rouen, en dehors de l'obligation d'assurer par priorité absolue les transports militaires, avait été précisément d'assurer aux mariniers libres le moyen de continuer à s'employer dans les meilleures conditions possibles.

Dans cette idée on avait imposé aux compagnies l'obligation de ne pas prendre pour le remorquage des péniches des prix supérieurs à ceux d'avant-guerre; d'autre part on leur avait fixé pour la location des bateaux un minimum très acceptable de rémunération par jour.

Mais plus on allait, plus il devenait évident que la petite batellerie se déclarait manifestement hostile à une formule qui lui paraissait aliéner une partie de son indépendance, en ne permettant pas l'affrètement direct de la péniche par le négociant ou l'industriel, et en l'obligeant à passer par l'intermédiaire d'une compagnie de navigation, au profit de laquelle elle se disait « écrasée ».

Dès le mois de mars 1915, par la voix du « Syndicat national des petits patrons bateliers », elle réclamait énergiquement l'installation à Paris et à Rouen de Chambres d'affrètements, où se traiteraient tous les ordres à remettre à la petite batellerie, et où les péniches seraient affrétées selon leur tour d'inscription et pourvues d'un remorquage.

Les améliorations introduites dans la nouvelle convention de la Basse-Seine du 15 juin 1915 ne furent considérées que comme un palliatif insuffisant et n'arrêtèrent pas les plaintes. Il devenait de plus en plus évident qu'une action étroite de l'administration s'imposait. L'expérience

de chaque jour apportait de nouveaux témoignages que, faute de cette intervention régulatrice, le matériel et le personnel demeuraient utilisés dans des conditions défectueuses. La solution provisoire adoptée en 1914 ne suffisait plus, et, après avoir retardé le plus longtemps possible l'usage de la loi sur la réquisition pour le rétablissement des transports commerciaux sur les voies navigables, la Commission militaire dut reconnaître que le moment était enfin venu, où l'on ne pouvait plus éviter d'y recourir.

Sur la proposition du ministre des Travaux publics, le ministre de la Guerre décida le 30 juillet 1915 que l'on pourrait faire usage de la réquisition individuelle pour assurer les transports par eau.

### L'arrêté du 2 novembre 1915. — Principes généraux de l'organisation

L'étude des conditions d'application de cette décision de principe prit encore quelques mois.

Le point de vue fondamental, qui servit de guide à la Commission dans l'élaboration de son programme, fut de maintenir malgré tout dans la plus large mesure l'usage de la liberté commerciale. C'est pourquoi, au lieu de viser à procéder directement par elle-même à l'exécution de tous les transports et d'organiser un vaste Service général en régie, en y employant l'ensemble du matériel et du personnel réquisitionnés, la Commission décida qu'il convenait de laisser agir les intéressés, à charge par eux de se conformer, notamment pour les prix, à certaines règles qui leur seraient imposées. En d'autres termes, aux lieu et place de l'application intégrale de l'article 60 de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, qui stipule que tout le personnel de l'exploitation des voies navigables est réputé individuellement requis, elle offrit aux organismes d'exécution des transports par eau un régime amiable leur maintenant l'initiative, l'intérêt, la responsabilité de cette exécution, dans les limites compatibles avec la situation, « sous certaines conditions qui n'étaient que l'application du droit de police et de contrôle dont elle était investie, en vue d'assurer le bon ordre et la sécurité de la navigation, ainsi que le meilleur rendement du matériel flottant (1) ». Ce n'est que dans le cas où les usagers de la voie d'eau n'auraient pas accepté les dites conditions, que la Commission se serait trouvée dans l'obligation de leur appliquer la réquisition pure et simple, avec toutes ses conséquences.

(1) Compte rendu officiel de l'Exploitation des Voies de Navigation intérieure. (Janvier 1919).

Le nouveau régime fut porté à la connaissance du public par un avis en date du 2 novembre 1915, signé des deux commissaires militaires du réseau des armées et du réseau de l'intérieur et du commissaire technique unique. Étant donné son importance nous le reproduisons intégralement.

AVIS

En raison de la situation des transports par eau et de la nécessité tant de la Défense nationale que du ravitaillement civil et conformément aux décisions du ministre de la Guerre, prises par l'application de la loi et des règlements sur les réquisitions militaires, aucun transport par eau ne pourra avoir lieu, s'il n'est ordonné ou autorisé par la Commission de Navigation intérieure ou par la Commission de Navigation de campagne. L'autorisation ne sera donnée que sur le vu de pièces justificatives, faisant connaître le but du transport, ainsi que toutes les conditions de son exécution, notamment les prix et salaires.

Les mêmes dispositions seront applicables aux opérations de traction.

Tous les bateaux vides non utilisés pour des transports autorisés seront, s'il y a lieu, réquisitionnés et affectés à des transports ordonnés.

Les bateaux ne pourront rester chargés que pendant le temps fixé par les règlements, faute de quoi il sera procédé d'office à leur déchargement.

L'avis du 2 novembre 1915 spécifiait que les voies navigables auxquelles s'appliquaient ces nouvelles dispositions comprenaient la Seine, la Saône, le Rhône, le canal de Bourgogne, la ligne de Saint-Mammès à Châlon-sur-Saône et à Roanne (par Briare et Nevers), le canal du Nivernais et toutes les voies situées au nord de ce réseau. Une décision ministérielle du 4 février 1916 a étendu ces dispositions à toutes les voies navigables et sections de voies, qui n'ont pas été comprises dans le premier arrêté.

En vue de l'exécution des mesures concernant l'exploitation réglementée des voies navigables, la Commission militaire de la navigation fut amenée à constituer quatre Services :

1° Transports et tarifs ;

2° Personnel et matériel ;

3° Répartition du matériel et statistique ;

4° Service financier, confié à l'Office national de la navigation.

Le Service d'exploitation commerciale de la navigation, qui avait fonctionné en 1914-1915, disparaissait, tout au moins momentanément, car nous allons le voir reparaître un peu plus tard sous une autre forme.

Une série d'instructions et de circulaires, qui portent les dates des 20, 30 novembre et 22 décembre 1915, 12 et 22 janvier 1916, ont déterminé l'ensemble de ces mesures. Le plus important de ces documents est l'instruction du 20 novembre 1915, dont la première partie traite des

transports qu'exécutent les intéressés avec les moyens dont ils disposent.

Ainsi qu'on l'a vu, l'avis du 2 novembre 1915 établissait deux catégories de transports, les transports autorisés et les transports ordonnés.

Sont classés sous le titre de *transports autorisés* tous les transports que les intéressés continuent à effectuer par leurs propres moyens, après en avoir obtenu l'autorisation. En vue de préciser et d'uniformiser les clauses applicables à ces transports, la Commission militaire de la navigation, après une étude contradictoire en collaboration avec un grand nombre d'usagers de la voie navigable, compagnies de navigation, affréteurs, mariniers, etc..., arrêta trois types de conventions d'affrètement. Le type n° 1 s'appliquait aux contrats laissant la traction à la charge des mariniers ; le type n° 2 aux contrats ne comportant pas cette charge ; le type n° 3 avait pour objet la location des bateaux. Cette série fut complétée un peu plus tard par un quatrième type, portant le n° 1 *bis* et qui visait les contrats de location des bateaux comme allèges. Des imprimés conformes à ces modèles étaient mis gratuitement à la disposition des intéressés dans tous les bureaux de déclaration du Service de la navigation.

Délégation fut donnée aux ingénieurs en chef des ports de chargement d'arrêter les frets, prix de location ou salaires, qui devaient être considérés comme normaux ; on leur donnait comme directive de s'inspirer, pour la fixation de ces prix, de la double règle suivante :

1° S'assurer que les salaires du personnel naviguant étaient suffisants ;

2° Vérifier que les prix de transport réclamés au public n'étaient pas excessifs, de façon à arriver aux prix qu'ils auraient offerts eux-mêmes aux intéressés, et dont ils auraient eu, le cas échéant, à établir le bien fondé devant les Commissions d'évaluation, s'ils avaient été conduits à agir par voie de réquisition directe. En vue de permettre d'ailleurs une certaine unité dans les prix admis sur les différentes voies navigables, pour les transports similaires, ces chefs de Service devaient adresser tous les quinze jours, au Service de l'exploitation militaire des voies navigables (Service des transports et tarifs), un relevé des prix de fret ou de location pratiqués, pendant la quinzaine envisagée, au départ des points de chargement les plus importants.

Les prix d'application les plus fréquents étaient portés à la connaissance du public.

Tout bateau, chargé ou vide, non affecté à un transport ordonné, devait être muni d'une pièce constituant l'autorisation de circuler ; cette autorisation était donnée par l'apposition sur la lettre de voiture, pour laquelle un modèle-type avait été également déterminé et recom-

mandé, de la mention « laissez-passer », avec indication du lieu et de la date, suivie de la qualité et de la signature de l'agent chargé de délivrer les laissez-passer.

Toutes les fois qu'un marinier présentait un contrat d'affrètement conclu sur l'un des modèles-types, sans conditions particulières ni clauses dérogatives et avec les prix de fret admis par l'ingénieur en chef, la formule du laissez-passer était apposée sans autre justification. Dans les autres cas, elle ne devait être accordée que sur la présentation d'une feuille de renseignements, donnant toutes les indications utiles pour que le transport put être autorisé en toute connaissance de cause. L'agent chargé de délivrer le laissez-passer devait s'assurer que toutes les conditions inscrites sur la feuille de renseignements étaient acceptables ; en cas de doute il en référait à l'ingénieur en chef, qui s'adressait, s'il y avait lieu, à la Commission militaire avec des propositions motivées. Toutefois, pour que la navigation ne fut retardée sous aucun prétexte, l'agent délivrait un laissez-passer partiel jusqu'à un point où le bateau devait attendre la décision le concernant, ce point étant choisi assez éloigné pour qu'il ne fut pas arrêté dans sa marche jusqu'au moment où serait intervenue cette décision.

Dans le cas d'un bateau vide se déplaçant pour prendre un chargement défini, l'objet de son voyage ressortait de l'examen même du contrat d'affrètement conclu en vue de ce chargement ; aucune pièce spéciale n'était dans ce cas exigée du marinier et le laissez-passer était apposé sur ce contrat d'affrètement. Dans le cas d'un bateau vide se déplaçant sans avoir un chargement défini à prendre, le marinier devait inscrire sur une feuille de déclaration les motifs de son déplacement ; si rien ne s'opposait à ce que le bateau se rendit au point indiqué, c'est sur cette feuille qu'était apposé le laissez-passer.

S'il arrivait qu'un transporteur refusât de se conformer aux prescriptions imposées, et notamment de produire la feuille de renseignements ou de déclaration, exigée lorsque le contrat d'affrètement n'était pas passé d'après la formule-type, le bateau était retenu pour être, s'il y a lieu, réquisitionné en vue de son affectation à des transports ordonnés.

Dans le cas où les expéditeurs ne pouvaient arriver à faire exécuter leurs transports aux conditions admises par la Commission de la navigation pour les transports autorisés, ils devaient signaler aux Services locaux les difficultés rencontrées, et ceux-ci prenaient immédiatement les mesures nécessaires pour faire exécuter, si l'intérêt en était reconnu, les dits transports par voie d'autorité. Ils prescrivaient alors aux mariniers ou aux entreprises, dont le matériel, approprié aux transports envisagés, était le plus ancien en date, sur la liste des bateaux inutilisés

présents au port de chargement, d'effectuer ce transport, en les informant que, faute par eux de se conformer aux ordres reçus, ils s'exposaient aux sanctions prévues par la loi de réquisition. C'est ce qui constituait les *transports ordonnés*.

Le marinier ou le transporteur ainsi commandé recevait directement de l'Office national de la navigation le prix correspondant à la prestation de son service et l'expéditeur ou le destinataire intéressé remboursait à l'Office le prix du transport.

Les transports ordonnés comprenaient également ceux que la Commission militaire de la navigation avait à faire exécuter pour le compte de divers Services publics ou pour certaines marchandises dont le départ était considéré comme particulièrement urgent.

A certaines périodes, notamment lors des crues de la Seine rendant plus difficile la descente vers Rouen du matériel fluvial vide, la Commission militaire de navigation se trouva dans l'obligation de prendre des mesures pour réserver à ces transports, dotés d'un ordre de priorité, un nombre suffisant de bateaux vides et de décider que les bateaux vides présents au port de chargement seraient affectés d'abord aux transports ordonnés par priorité, ensuite seulement aux transports commerciaux autorisés.

L'application des transports ordonnés et l'organisation des bureaux de tour d'affrètement, dont il sera parlé plus loin, conduisirent la Commission militaire de la navigation, dès le début de 1916, à fixer pour les transports exécutés sur la Seine, des tarifs de traction et de fret considérés comme normaux, qui devaient être établis en tenant compte du prix de revient (location du matériel, salaires du personnel, prix de traction, de pilotage, etc...). Les prix, établis après avis d'une Commission comprenant des mariniers, des représentants des entreprises de navigation et de transport, des importateurs, du commerce et de l'industrie, étaient maintenus en usage et constamment affichés tant que des circonstances spéciales n'en justifiaient pas la révision dans les mêmes formes. Le principe des prix obligatoires de traction et de fret fut ultérieurement étendu aux transports simplement autorisés sur la Seine, puis à toutes les voies navigables.

Telles furent les bases principales de l'organisation des transports par voie de navigation intérieure, qui devait fonctionner jusqu'au 24 octobre 1919, date du décret déclaratif de cessation des hostilités, mettant fin au régime de la réquisition. Ainsi qu'on le verra par la suite, au cours des quatre années de son application, cette réglementation eut à subir de nombreux développements, motivés par les circonstances et par les conditions spéciales à certaines périodes ou à certaines régions déterminées, mais ses principes essentiels n'ont pas varié. La principale

modification fut apportée par un arrêté interministériel du 13 février 1917 (Guerre et Travaux publics), qui, dans le but d'accélérer l'instruction des affaires, substitua un chef unique de l'exploitation militaire des voies navigables aux Commissions de navigation intérieure et de campagne, pour l'exercice des attributions à elles conférées par les règlements. Un décret du 30 août 1917 conféra ultérieurement à l'officier supérieur, chef du Service de l'exploitation militaire des voies navigables, les droits d'un chef de corps vis-à-vis du personnel.

Ce chef unique de l'exploitation militaire des voies navigables fut tout d'abord M. l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Charguéraud, qui eut comme successeur à la fin de 1917, M. l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Sylvain Dreyfus, directeur de l'Office national de la navigation, où il était lui-même remplacé par M. l'ingénieur en chef Le Troequer, jusqu'alors chef du Service des transports et tarifs.

## La consultation permanente des intéressés

Les principaux objectifs de l'organisation, qui vient d'être définie, étaient d'assurer le rendement maximum des transports par eau, en les régularisant et en les concentrant sur des voies bien déterminées, et de maintenir dans l'intérêt de tous une certaine stabilité dans les prix, ainsi qu'une rémunération convenable des Services du personnel naviguant. Etant donné les principes de liberté commerciale maintenus à sa base, elle ne pouvait produire d'effets réellement utiles que par une collaboration consentie de tous les usagers de la voie d'eau, transporteurs, expéditeurs, destinataires. Aussi, dès la mise en application du nouveau régime la Commission militaire de la navigation reconnut-elle l'intérêt de s'entourer d'avis autorisés. Elle organisa au ministère des Travaux publics des réunions mensuelles, où avaient accès tous les usagers, qui étaient appelés à y faire entendre leurs observations et leurs doléances. Elle constata bientôt que cette liaison gagnerait encore à devenir plus étroite et à partir du 2 décembre 1916, elle substitua à la réunion plénière mensuelle, des réunions quotidiennes, sous la présidence de l'ingénieur en chef, chef du Service des transports et tarifs. Une autre conférence journalière avec les professionnels de la navigation fluviale était tenue par les ingénieurs du port de Rouen, au bureau du Service de la navigation. En même temps un bureau spécial fut installé à Charenton et un peu plus tard un autre à Paris, 2, rue Blaise Desgoffes, pour permettre aux mariniers d'obtenir les renseignements qui les intéressaient ou de formuler leurs réclamations ; celles-ci faisaient l'objet d'une instruction complète dont le résultat était porté à leur connaissance.

Dans le même ordre d'idées, la Commission militaire de la navigation et plus tard le Service de l'exploitation militaire des voies navigables, adoptèrent comme règle générale de recueillir les avis des intéressés chaque fois qu'ils étaient appelés à prendre des mesures réglementaires ou des décisions destinées à modifier les conditions d'exploitation en usage sur la voie d'eau. Cette consultation préalable n'était d'ailleurs pas sans provoquer quelques retards eu égard aux délais nécessaires pour la désignation et la convocation des usagers appelés à donner leur avis, et ces retards pouvaient présenter des inconvénients dans les cas d'urgence. Aussi en vint-on à la conception d'une Commission consultative fonctionnant à intervalles réguliers auprès du chef de l'exploitation militaire des voies navigables et dont ce dernier pourrait provoquer l'avis sur toutes les questions qu'il croirait devoir lui soumettre. Ainsi fut instituée, par arrêtés ministériels des 11 août 1917 et 4 avril 1918, d'accord avec le vice-président du Comité consultatif de la navigation intérieure, une Commission de neuf membres, comprenant un représentant de chacun des syndicats de la navigation intérieure, un représentant des entreprises de transport, des entreprises de traction, des affréteurs, du commerce, de l'industrie. Cette Commission, dont tous les membres appartenaient au Comité consultatif de la navigation intérieure, et qui constituait en quelque sorte une section permanente de ce Comité, se réunissait régulièrement une fois par mois et son intervention a permis de solutionner de très nombreuses questions de détail ou d'exécution avec toute la rapidité qu'exigeaient les circonstances. Une décision du chef de l'exploitation militaire des voies navigables du 5 avril 1918 prescrivit notamment que cette Commission consultative devrait être appelée à donner son avis avant toute nouvelle modification des tarifs, tout au moins lorsque cette modification présenterait quelque importance.

### Les inspections de l'exploitation commerciale
### La recherche de nouveaux courants de transports
### L'obligation de certains transports par eau

En même temps qu'elle organisait les principaux courants de transports par eau, l'administration des Travaux publics s'efforçait d'en provoquer de nouveaux, de manière à accroître les possibilités de dégagement de la voie ferrée. On a vu qu'au cours des années 1914 et 1915 l'attention des Services de navigation avait déjà été appelée à plusieurs reprises sur la nécessité de constituer de nouveaux courants de transports. Le 16 mars 1916, le commissaire technique de la navigation est

revenu sur cette question, en rappelant aux ingénieurs en chef, que, plus que jamais, les circonstances commandaient d'utiliser la voie d'eau, en lui faisant rendre tous les services qu'on est en droit d'en attendre, et en leur prescrivant de s'attacher à déterminer dans chaque cas le partage d'attributions qui doit naturellement s'effectuer entre le rail et la voie d'eau. Il les invitait en conséquence à rechercher tous les transports au départ des ports de leur Service qui, s'effectuant normalement par la voie d'eau avant la guerre avaient depuis lors abandonné celle-ci pour la voie ferrée, ou qui, organisés depuis la guerre, s'effectuaient par voie ferrée, alors qu'ils devaient rentrer dans les attributions naturelles de la voie d'eau, et il leur demandait d'étudier immédiatement les mesures à prendre pour assurer le retour de ces deux catégories de transports à la voie d'eau.

Quelques mois plus tard, le 15 janvier 1917, c'est le sous-secrétaire d'État des transports, qui confirme ces instructions avec insistance, en invitant les chefs de Service à rechercher dans les moindres délais « les courants commerciaux qu'il y aurait intérêt à assurer par les fleuves et canaux, qu'il s'agisse soit de courants non encore desservis, soit de courants actuellement assurés par la voie de fer et qu'il serait possible de satisfaire par la voie d'eau ». Il leur était rappelé à ce sujet que leur rôle devait être non seulement un rôle de contrôle et de surveillance mais encore et surtout « un rôle d'initiative, d'autorité et de décision ».

Les recherches faites par les ingénieurs en chef dans le sens de ces instructions donnèrent quelques résultats intéressants ; mais les renseignements fournis firent ressortir que la délimitation de leurs Services ne se trouvait pas toujours en harmonie avec la répartition des courants à desservir et se prêtait parfois assez mal, au point de vue commercial, à la réalisation d'une utilisation rationnelle des voies de navigation. Le ministère des Travaux publics, devenu le ministère des Travaux publics et des Transports, se trouva ainsi amené à rétablir un Service d'exploitation commerciale des voies navigables. Mais alors que le chef d'exploitation de 1914-1915 était indépendant de la Commission militaire de navigation, l'arrêté du 28 mars 1917 plaçait le nouveau service sous l'autorité du chef de l'exploitation militaire des voies navigables, qui continuait ainsi à centraliser toutes les questions pouvant se rapporter à l'exécution des transports par eau.

L'inspection de l'exploitation commerciale des voies navigables recevait pour mission « d'étudier les courants de transport desservis ou susceptibles d'être desservis par la voie fluviale, de rechercher et d'armer les bateaux susceptibles d'effectuer ces transports, de faciliter la fourniture du combustible aux remorqueurs, de mettre les transporteurs, expéditeurs ou destinataires en relations avec la batellerie, de pro-

voquer les affrètements et d'assurer une bonne utilisation et une rotation rapide du matériel flottant ». Elle était également chargée « d'étudier les transports mixtes empruntant successivement la voie d'eau et la voie ferrée, de rechercher les points de transbordement les plus favorables et de proposer toutes mesures (notamment en ce qui concerne l'application de tarifs appropriés) qui paraîtraient susceptibles de faciliter le développement des transports mixtes ».

Le Service fut divisé en six inspections principales correspondant aux grands bassins de navigation : I, Seine ; II, région du Nord ; III, région de l'Est ; IV, région du Centre et du Sud-Est ; V, région du Sud-Ouest ; VI, région de la Loire et de l'Ouest.

A la tête de chacune de ces inspections était placé un ingénieur en chef, nommé inspecteur principal, ayant sous ses ordres des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale, des agents commerciaux et des chefs de port. Les inspecteurs principaux devaient maintenir un contact permanent avec les Services de la navigation, les représentants de la batellerie, les usagers de la voie navigable et les autorités départementales, ainsi qu'avec le contrôle de l'exploitation commerciale de chaque réseau de chemin de fer. Dans chaque inspection, un bureau de la marine mettait en relations les mariniers avec les expéditeurs désirant effectuer des transports et se tenait à la disposition des usagers de la voie navigable, avec le programme commun d'encourager les initiatives privées, de les aider et de concourir par son action au rapprochement nécessaire entre l'offre et la demande de tonnage. Des réunions fréquentes, organisées dans les inspections particulières de chaque ressort, provoquaient les Services de navigation, les Chambres de commerce, et, d'une façon générale, tous les intéressés à présenter toutes observations susceptibles de guider l'inspecteur principal dans l'accomplissement de sa tâche, en même temps que lui-même les renseignait sur les possibilités des différentes voies d'eau et qu'il leur servait d'intermédiaire pour la transmission de leurs désidérata au Service central. Celui-ci recevait périodiquement des inspections principales un état du matériel, qui en ressortissait, indiquant s'il y avait ou non dans chacune d'elles des disponibilités, ce qui permettait au Service central d'ordonner en toute connaissance de cause les mouvements nécessaires d'une inspection à l'autre.

Poussant encore plus loin le souci d'assurer la centralisation, entre les mains de chefs de Service uniques, de toutes les questions concernant l'utilisation de la voie d'eau, du matériel et des ports, le ministre des Travaux publics créa en outre un Service unique de l'exploitation de la Seine du Havre à Montereau (arrêté du 6 juillet 1918) ; un Service unique de l'exploitation des voies navigables reliant Bordeaux à Cette, du

canal latéral à la Garonne et du canal du Midi, et de leurs embranchements, ainsi que de l'ensemble des voies navigables du bassin de la Garonne (arrêté du 18 juillet 1918) ; un Service unique d'exploitation des voies navigables du Centre et du Sud-Est, réseau se détachant de la Seine à Saint-Mammès et Montereau, comprenant la Saône à l'aval de Saint-Symphorien, le Rhône jusqu'à la mer et le canal du Rhône à Cette (arrêté du 24 août 1918) ; un Service unique d'exploitation des voies navigables de l'Est, réseau se détachant de la Seine à Charenton, comprenant le canal de la Marne à la Saône, le canal du Rhône au Rhin et les voies navigables situées au Nord de ces deux canaux (arrêté du 26 août 1918). Ces quatre chefs de Service avaient notamment dans leurs attributions « le pouvoir de provoquer toutes mesures nécessaires pour assurer la rapide rotation du matériel fluvial et son bon rendement ».

Enfin il parut indispensable qu'un même Service fut chargé d'examiner l'ensemble des questions d'ordre économique et commercial, que pose la répartition du trafic entre les différentes voies de communication, afin qu'une coordination aussi complète que possible s'établit entre les différents moyens de transport dont on disposait et que l'orientation des courants de trafic prit en définitive la direction la plus conforme à l'intérêt général. Un décret du 9 septembre 1917 chargea la direction du contrôle commercial des chemins de fer et le personnel placé sous ses ordres du contrôle de l'exploitation commerciale des voies navigables, ainsi que de l'étude des questions commerciales et économiques qui se rattachaient à l'ensemble des voies de communication (voies ferrées, fluviales et maritimes), et notamment à la liaison de ces voies et à la répartition du trafic.

On suit ainsi, dans ses manifestations successives, l'action constante du gouvernement français, en vue d'obvier à l'insuffisance numérique du matériel roulant de la voie ferrée et de parer à la disproportion, qui devenait chaque mois plus accentuée, entre ses possibilités de transport et les besoins du pays, de façon à lutter contre la crise grandissante, dont les conséquences au point de vue du triomphe final pouvaient être extrêmement graves.

Un décret du 18 novembre 1916 avait créé au ministère des Travaux publics une direction générale des transports, agissant par délégation de l'autorité militaire, avec autorité sur tous les transports par voie ferrée, fluviale et maritime.

Par un nouveau décret du 14 décembre suivant, cette direction générale était devenue un sous-secrétariat des transports, dont un troisième décret du 27 décembre avait fixé les attributions.

Le 20 mars 1917, M. Claveille, ancien directeur des chemins de fer de l'État, quittait les Services de l'armement pour prendre la direction

du sous-secrétariat des transports. Un décret du 9 mai 1917 lui conféra délégation des attributions confiées à l'autorité militaire pour le Service des chemins de fer et l'exploitation des voies navigables et le chargea de tout le Service des transports militaires par chemins de fer, voies navigables, routes, et de l'utilisation des ports pour les besoins militaires. Tout le personnel civil et militaire affecté au Service des transports était placé sous son autorité, et il avait délégation du département de la Guerre pour l'administration de tous les crédits inscrits au budget de la Guerre pour les dépenses des transports.

Le nouveau sous-secrétaire d'État convoqua, le 21 avril 1917, tous les ingénieurs en chef chargés d'un Service de navigation intérieure et dans une conférence à laquelle assistaient le ministre des Travaux publics, ainsi que le chef de l'exploitation militaire des voies navigables, accompagné de ses principaux collaborateurs, il les entretint de l'effort nécessaire à réaliser, tant en ce qui concerne les améliorations locales immédiates destinées à accroître le débit des voies de navigation, l'armement et la remise en état de tous les bateaux susceptibles de circuler, le développement des moyens de traction, que l'exploitation commerciale proprement dite. La voie d'eau étant à ses yeux l'annexe de la voie de fer, il se déclara décidé à user de tous moyens pour faire triompher l'intérêt général et pour, au besoin, répartir d'office les transports entre la voie d'eau et la voie de fer. Dès le mois suivant il prescrivait que pour tous les matériaux et notamment les produits métallurgiques et les liants hydrauliques, destinés à l'exécution des travaux, le transport par voie fluviale devait être imposé toutes les fois qu'il serait pratiquement possible.

La situation demeurait telle qu'il fallut d'ailleurs en venir bientôt aux mesures annoncées. Une circulaire du 25 juillet 1917, adressée à tous les Services publics, ministères, préfectures, Chambres de commerce, ordonna de « reporter désormais sur la voie d'eau toutes les expéditions qui pourront être effectuées par les deux voies concurrentes et de recourir aux transports mixtes, empruntant successivement la voie ferrée et la voie d'eau, toutes les fois que leur emploi permet de réaliser une économie sensible de matériel roulant ». La circulaire prévoit que le recours à la voie d'eau donnera lieu, pour les Services expéditeurs, à plus de difficultés et de tâtonnements que l'emploi des transports par fer ; qu'en outre les prix de la voie d'eau sont en général, pour les transports susceptibles d'être effectués par les deux voies, plus élevés que les tarifs de chemins de fer. Mais en raison de l'importance capitale du but poursuivi, l'on ne doit s'arrêter ni à l'une ni à l'autre de ces difficultés. « Les transports par voie d'eau doivent être considérés comme rigoureusement obligatoires toutes les fois qu'ils sont possibles, et je vous prie de vouloir

bien signaler à vos Services qu'il ne sera pas donné de wagons pour les transports susceptibles d'emprunter la voie d'eau. »

Dès le 26 juillet une première application de cette mesure fut faite aux expéditeurs de bois à destination de la région parisienne et en provenance des régions limitrophes du canal d'Orléans ou du canal du Nivernais, lesquels étaient informés qu'à partir du 1er octobre, tout matériel roulant leur serait refusé pour l'exécution de leurs transports.

Au mois d'août 1917, M. Claveille réunit à nouveau les ingénieurs en chef de la navigation, pour constater que, malgré des efforts louables, la question n'a guère progressé et pour leur réclamer une nouvelle amélioration, étant donné que la situation des chemins de fer s'aggrave par suite des immobilisations de matériel et donne lieu aux plus vives inquiétudes pour l'hiver.

« Les derniers mois des hostilités seront les plus durs ; cette observation s'applique surtout aux transports... Ce sont les transports qui seront la pierre d'achoppement dans l'avenir, il est même plus utile à l'heure actuelle de les assurer que de forcer la production des obus. » Le sous-secrétaire d'État rappelle une fois de plus que tous les bateaux en état de naviguer doivent être en service et que tous les bateaux exigeant des réparations peu importantes doivent être réparés sans délai ; qu'en outre les Services de navigation ne doivent pas tolérer d'immobilisations anormales et qu'ils doivent suivre de très près les opérations de chargement, de déchargement et de traction, de manière à obtenir une évolution très rapide des bateaux. Il demande à tous de déployer la plus grande énergie pour développer le trafic des voies navigables, notamment en ce qui concerne les transports encore confiés aux chemins de fer et que la navigation pourrait assurer.

Pour confirmer ces principes, quelques jours plus tard intervint une décision d'après laquelle il ne devait plus être livré par les réseaux de chemins de fer aucun wagon pour expédition au départ d'un port sans une autorisation du chef d'exploitation de la voie navigable, et le chef de l'exploitation militaire des voies navigables fixa, par une instruction du 31 août 1917, les règles générales à appliquer au stationnement des bateaux dans les ports, en tenant compte de la nature des marchandises, des outillages des ports et de leur aménagement, et au déchargement d'office de la marchandise, lorsque les délais réglementaires auront été dépassés, aux frais des intéressés, qui assureront, comme bon leur semblera, la conservation de cette marchandise, sans pouvoir de ce chef réclamer aucune indemnité à l'État.

M. Claveille, devenu, à partir du 12 septembre 1917, ministre des Travaux publics et des Transports, ne pouvait que continuer à exiger des voies navigables, au cours de l'année 1918, la continuation de l'effort

exceptionnel, qu'il leur avait précédemment réclamé, notamment lorsque les événements militaires de mars-mai 1918, en réduisant la capacité de production des mines françaises, commandèrent de reporter sur la voie d'eau et spécialement sur la Basse-Seine le transport d'importants tonnages de charbons, qui s'étaient effectués jusqu'à ce jour par la voie de fer. Il fallut encore opérer sur les rotations du matériel de nouvelles compressions et réduire au strict minimum les immobilisations, en développant tous les moyens possibles pour hâter la libération du matériel, mise en œuvre d'engins nouveaux, intensification du rendement des engins existants, intensification de la main-d'œuvre, prolongement de la journée de travail... Un avis du chef de l'exploitation militaire des voies navigables en date du 8 juillet 1918 prévint les destinataires des marchandises que, faute par eux d'avoir donné aux mariniers les ordres voulus pour le déchargement immédiat de leur cargaison, il serait procédé d'office à ce déchargement dans un délai maximum de 48 heures à dater de l'arrivée au port.

## Le développement du matériel en service

Ainsi qu'on peut le supposer, pour la réalisation d'un programme ainsi élargi, il était indispensable de disposer d'un matériel abondant et d'utiliser tout ce qui pouvait être considéré comme utilisable. La deuxième partie de l'instruction du 20 novembre 1915, qui traitait des transports utilisés par les moyens de l'État, avait déterminé les mesures à prendre en vue de se procurer le matériel nécessaire et pour l'emploi de ce matériel. Les ingénieurs en chef de la navigation étaient invités à acheminer, au besoin par voie de réquisition, sur les points qui leur seront désignés, les bateaux vides sans emploi, qui se trouveraient dans l'étendue de leur service et qui rempliraient la double condition d'avoir un marinier à bord et d'être en état de naviguer, soit immédiatement, soit après une courte réparation, ainsi que les bateaux qui leur seraient désignés par la Commission comme n'ayant pas consenti des conditions d'exploitation techniques ou financières acceptables. Les ingénieurs en chef devaient passer avec les mariniers des contrats conformes à quatre modèles, qui leur étaient adressés, applicables aux différents cas où il s'agissait d'une convention avec un patron, d'une convention passée pour un bateau sans marinier ou d'une convention de location de services de mariniers. Si certains mariniers n'acceptaient pas de souscrire à ces conditions, on devait avoir recours à la réquisition pure et simple. Les contrats de location étaient adressés au fur et à mesure à la Commission militaire de la navigation. Le Service de la répartition du matériel, après en avoir pris

note, les transmettait au Service du personnel et du matériel et finalement à l'Office national de la navigation, chargé des règlements financiers. Les demandes de transport utilisant les moyens de l'État devaient être adressées au Service des transports et tarifs, qui instruisait la demande et passait le contrat, puis l'adressait au Service de la répartition du matériel, chargé d'y donner satisfaction dans la mesure de ses disponibilités, et finalement au Service du personnel et du matériel, à qui incombait l'exécution du transport avec le concours financier de l'Office. Ainsi, depuis la fin de 1915, tous les bateaux appartenant à des mariniers susceptibles d'après leur classe d'être pourvus d'un fascicule de sursis S[1], étaient remis en route au fur et à mesure du retour de ces mariniers.

Restait une catégorie assez nombreuse de bateaux, habités par les familles des mariniers encore mobilisés ou par les familles de mariniers prisonniers ou tués à l'ennemi. Un certain nombre d'entre eux furent tout d'abord employés dans les ports de Rouen et du Havre comme allèges, ou comme bateaux de stockage ou de brouettage, opérations qui ne nécessitent pas la présence continue d'un marinier à bord. Mais cette utilisation était insuffisante. Une circulaire de la Commission militaire du 29 janvier 1916 prescrivit aux ingénieurs d'offrir aux occupants des bateaux immobilisés, soit de les quitter moyennant une indemnité de déménagement et de les louer à l'Office de la navigation, soit de rester à bord et de louer à la fois à l'Office leurs bateaux et leurs Services, pour naviguer avec le concours d'un aide-marinier.

Devant la nécessité de remettre encore de nouveaux bateaux en circulation, une circulaire du 14 mai 1917 vint rappeler ces prescriptions et décider en outre qu'à défaut d'accord amiable sur ces bases avec les occupants, il y avait lieu de poursuivre sans aucune hésitation, soit la réquisition de la prestation des services du bateau, soit même la réquisition du bateau, avec mise à terre de ses occupants, en assurant toutefois à ceux-ci soit un logement, soit une indemnité suffisante pour leur permettre de se loger. La circulaire posait en principe que l'on ne devait plus rencontrer de bateaux, susceptibles d'être utilisés, qui ne fussent pas en service. Tous les bateaux inutilisés devaient être rassemblés dans des garages nommément désignés sur chaque voie navigable, choisis autant que possible à proximité des chantiers de réparations. Dans le cas où certains garages devraient être créés loin de tout chantier, il était prescrit de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour organiser, à proximité, des chantiers de réparations. Les bateaux étaient répartis dans chaque garage en deux groupes, comprenant l'un les bateaux inutilisables ou exigeant de très grosses réparations, l'autre les bateaux en état de naviguer ou qui pouvaient le devenir moyennant

quelques réparations, dont l'exécution pouvait être poursuivie sans nuire à l'entretien du matériel naviguant. Ces différents garages étaient placés sous l'autorité de chefs de dépôt chargés d'assurer le bon ordre et la surveillance des bateaux abandonnés, de prendre les mesures de précaution contre les crues et les glaces et de diriger les bateaux à réparer, suivant leur tour d'inscription, dans les chantiers correspondants.

Le sous-secrétaire d'État aux transports déclara le 5 juillet 1917 s'associer entièrement à ces mesures : « Je tiens de la manière la plus expresse à ce que l'on ne rencontre plus le long des voies navigables, en dehors des garages, aucun bateau qui ne soit en service. »

Le 10 août 1917 de nouvelles instructions du chef de l'exploitation militaire des voies navigables vinrent fixer de façon précise les modalités de la prise en charge par l'État des bateaux inutilisés, après éviction de leurs occupants, de leur mise en état de navigation et de leur location à des mariniers ne possédant pas de bateaux, de manière à permettre à ces mariniers de reprendre librement et pour leur compte l'exercice de leur profession, comme s'ils étaient propriétaires des bateaux à eux confiés. Les instructions se complétaient par un certain nombre de contrats-types réglant les droits et les obligations respectives de l'État, des propriétaires de bateaux et des mariniers exploitants. L'Office national de la navigation était chargé de procéder au recouvrement des recettes correspondantes pour le compte de l'État.

Enfin une dernière circulaire du 13 février 1918 vint combler une lacune, qui subsistait dans le programme des mesures prises en vue de la reconstitution de la flotte fluviale. Les prescriptions ministérielles du 30 juillet 1915 n'avaient en effet prévu le concours financier de l'État en ce qui concerne l'entretien et la réparation de ce matériel, que pour les bateaux immobilisés du fait de la guerre, notamment pour les bateaux abandonnés et pour ceux confiés à des gardiens non disposés à en assumer les charges d'entretien. Ces dispositions n'étaient pas applicables aux bateaux en exploitation, que leurs mariniers devaient en principe entretenir et faire réparer au moyen des ressources que leur procurait leur industrie. Or il arrivait dans de nombreux cas que ceux-ci se trouvaient momentanément dans l'impossibilité matérielle de supporter ces dépenses de réparations. Étant donné l'intérêt supérieur, qui s'attachait au maintien en Service de tout le matériel disponible, il fut décidé qu'on viendrait en aide à ces mariniers en leur procurant dans la plus large mesure le crédit nécessaire, tout en sauvegardant les intérêts de l'État. A cet effet l'Office national de la navigation fut chargé de faire aux mariniers, qui se trouvaient dans l'impossibilité de payer comptant la réparation de leur bateau, ou d'obtenir du constructeur le crédit nécessaire, l'avance d'une partie de ces frais de réparation, ne dépas-

sant en aucun cas la moitié de la dépense totale. La récupération de ces avances, y compris l'intérêt, s'effectuait au moyen de versements mensuels réguliers, fixés de manière à assurer le remboursement intégral dans le délai de deux ans.

La réalisation intensive du programme qui vient d'être exposé, entraînait nécessairement la reconstitution des chantiers de réparations de bateaux, qui existaient avant la guerre, occupant ensemble 1800 charpentiers ou ouvriers spécialistes de professions diverses pour la plupart mobilisés.

Ce ne fut pas là une des moindres tâches des Services locaux ; nous constaterons plus loin les résultats auxquels ils sont parvenus. D'autre part l'État encourageait de toute son autorité les compagnies privées dans leurs recherches à l'étranger de nouveau matériel, en particulier de remorqueurs, et ne leur ménageait pas son appui en toutes circonstances. Il constitua lui-même dès 1916, sous la direction d'un ingénieur des constructions navales, un Service spécial chargé d'étudier les questions d'acquisition à l'étranger et de construction d'un matériel fluvial par l'Etat.

En même temps l'Office national de la navigation poursuivait ses travaux de reconstitution des Services de halage désorganisés par la mobilisation. Les installations des ports se développaient, de nouveaux ports, de nouveaux raccordements aux voies ferrées, de nouveaux outillages se constituaient, de façon à permettre de tirer des ressources de la voie d'eau le maximum d'utilisation. Nous examinerons à l'occasion du chapitre v les améliorations qui furent réalisées dans ces diverses branches sur tous les points du réseau de navigation intérieure français.

---

## CHAPITRE IV

# La navigation intérieure du 2 novembre 1915 au 11 novembre 1918 Réglementations spéciales à certaines régions et à certains transports

### PREMIÈRE PARTIE

### *Réglementation applicable à la Seine*

#### Les bureaux de tour d'affrètement de Rouen et du Havre

On a déjà noté que le principal effort de la navigation intérieure pendant la guerre avait dû se porter sur la Basse-Seine, en vue du dégagement des ports de Rouen et du Havre, dont le trafic à l'importation avait pris dès l'année 1915 une extension considérable. Cet accroissement de trafic était surtout constitué par un afflux exceptionnel au port de Rouen des charbons anglais, destinés à remplacer ceux que ne pouvaient plus fournir nos mines du Nord occupées par l'ennemi. Le transport de la majeure partie de ce combustible, élément essentiel de la vie économique du pays et de la défense nationale, était du ressort de la voie d'eau et le maintien des prix de ce transport dans des limites raisonnables présentait un intérêt majeur. Or il était permis de craindre que les mariniers libres, abandonnés à leurs seules ressources, ne cédassent à la tentation de se laisser retenir à l'avance par les affréteurs en vue de la formation des stocks de matériel flottant. Rien n'aurait alors empêché des spéculateurs de faire le vide au moment opportun, sur le marché des frets de Rouen, en réservant les bateaux accaparés par eux pour ne les louer qu'à des taux excessifs aux usagers de la voie d'eau, trop heureux de payer un fret fluvial même élevé, pour n'avoir pas à solder des surestaries beaucoup plus importantes à des bateaux de mer.

En vue de couper court d'une façon absolue à toute tentation de cet ordre, la Commission militaire de la navigation installa au port de Rouen, à la date du 1er mai 1916, un bureau de tour d'affrètement, qu'elle rendit obligatoire pour tous les transports de houille. La réglementation

de ce bureau de tour fut déterminée par un certain nombre d'instructions et d'avis, en date des 3 avril, 13 mai, 7, 8 et 20 juin 1916. Désormais aucun bateau vide ne pouvait plus descendre à Rouen du port fluvial au port maritime, pour y prendre un chargement de houille à destination de l'Oise, de la Marne en aval de Dizy, de la Seine, en aval de Montereau, à moins d'avoir fait au préalable l'objet d'un affrètement ou d'une location conclus au bureau de tour. Les mariniers des bateaux vides devaient, sans aucune exception, se présenter au bureau de tour dès leur arrivée au port fluvial de Rouen ou dès la fin de leur déchargement, et leurs bateaux étaient obligatoirement inscrits, dans l'ordre des déclarations, sur un registre de tour. Le bureau recueillait d'autre part les demandes des personnes désireuses d'effectuer des transports de houille au départ de Rouen, et ces demandes, après avoir été visées par l'ingénieur en chef du port, pour autorisation de transport, conformément aux instructions générales sur l'exploitation réglementée des voies navigables, étaient généralement inscrites à leur rang d'arrivée sur un second registre. On procédait chaque jour à l'affichage de la liste des bateaux inscrits et de la liste des demandes, et une fois par jour à la répartition des bateaux entre les demandeurs, en présence des intéressés. A cet effet l'inspecteur du bureau de tour donnait successivement lecture des diverses demandes, dans l'ordre d'urgence, c'est-à-dire en servant d'abord les navires de mer en déchargement dans l'ordre de leur placement à quai, puis les navires en attente dans l'ordre de leur arrivée sur rade. Pour chaque demande les mariniers présents, consultés suivant l'ordre du registre de tour, étaient invités à faire connaître s'ils acceptaient ou non d'assurer le transport proposé. Si l'un des mariniers faisait connaître son acceptation, il était passé séance tenante entre le demandeur et lui un contrat d'affrètement ou de location, suivant une des formules-types arrêtées par la Commission militaire de la navigation, aux prix fixés comme normaux par l'ingénieur en chef du port de Rouen, après avis d'une Commission consultative composée de représentants des intéressés, et dûment affichés au bureau de tour.

Si aucun des mariniers inscrits n'acceptait au moins l'une des formes de contrats amiables réglementaires, l'inspecteur devait désigner immédiatement d'office, pour effectuer le transport demandé, le premier bateau en tour arrivé au port fluvial. Il était alors procédé conformément aux règles édictées pour les transports ordonnés et les mariniers étaient soumis au mode de paiement fixé pour les réquisitions. Mais ce cas ne s'est jamais présenté. N'étaient exonérés de l'obligation au tour de rôle que les bateaux appartenant aux propriétaires de la marchandise à transporter et les bateaux appartenant à des entreprises de transports ou loués par elles avant le 1er avril 1916, à condition que ces entreprises

aient pris l'engagement de ne pas réclamer de prix de fret supérieurs aux prix normaux arrêtés par la Commission militaire.

Une telle organisation, en même temps qu'elle coupait court à toute spéculation, évitait aux mariniers les jours perdus pour rechercher un affrètement, qui pouvait se faire attendre ; c'était la péniche mise à la disposition de tous, avec la garantie absolue, tant pour les mariniers que pour l'affréteur et pour le destinataire, que le transport serait effectué à des conditions normales. Après avoir suscité de nombreuses protestations et s'être heurté à bien des difficultés d'application, le tour d'affrètement de Rouen finit par conquérir peu à peu l'approbation quasi unanime des usagers de la voie d'eau. Les mariniers, qui ne voulaient considérer au début que l'atteinte portée à leur liberté d'action et qui lui firent tout d'abord une opposition de principe assez énergique, ne tardèrent pas à se rendre compte des garanties qu'il apportait au bateau isolé contre l'exploitation à laquelle il pouvait être en butte de la part d'organisations plus puissantes, et à s'en révéler les défenseurs les plus tenaces.

Au bout d'une année d'expérience, la constatation des résultats obtenus, stabilité des prix, exacte proportionnalité de ces prix aux frais de transport, indépendamment des variations de l'offre et de la demande, sécurité et moralité des traitations, ont conduit à étendre le principe à tous les transports exécutés au départ des ports de Rouen et du Havre, à l'exception de certaines catégories particulières de marchandises exigeant un matériel spécial. Cette extension fut réalisée par une décision du chef de l'exploitation militaire des voies navigables, en date du 28 juin 1917, applicable à partir du 1er août suivant. Le fonctionnement des nouveaux tours était exactement calqué sur la réglementation du tour d'affrètement pour la houille, sous réserve de quelques modalités de détail, ayant pour objet de donner toutes garanties aux intéressés, notamment dans le cas de transport de marchandises de grande valeur. A partir du 1er août 1917, jusqu'à la fin de la période d'état de guerre (24 octobre 1919), tous les affrètements au départ des ports de Rouen et du Havre s'effectuèrent désormais suivant des contrats conformes aux contrats-types de l'exploitation réglementée.

### Les tours de remorquage de Rouen et du Havre

Le plus grand nombre des pénichiens amenés sur la Basse-Seine n'étant pas, comme les Sociétés de transports par chalands, affiliés à une Société de traction, il en résultait pour eux de longs retards de mise en route, une fois l'affrètement conclu et le bateau chargé, car ils devaient

aller en quelque sorte de poste en poste chercher leur traction et la discuter. En vue de remédier à cette situation, la Commission militaire de la navigation créa au port de Rouen, à la date du 19 mars 1916, un « tour de remorquage » destiné à assurer à tous les bateaux, quels qu'ils fussent, d'une part une traction, d'autre part un rang de traction. A cet effet, deux fois par semaine, l'ingénieur en chef du port de Rouen notifiait à toutes les entreprises de remorquage, effectuant des opérations pour des tiers, les listes des bateaux qui devaient être mis en route par elles sur Paris les jours suivants ; ces listes étaient dressées en tenant compte de la date à partir de laquelle les bateaux chargés avaient commencé leur attente dans le port fluvial de Rouen ou étaient arrivés du Havre, ainsi que des ordres de priorité accordés pour divers transports soit en raison de la nature des bateaux qui les effectuaient, soit en raison des décisions spéciales par lesquelles la Commission militaire de la navigation avait pu accorder aux destinataires de la marchandise un rang de priorité absolue ou commerciale. Désireux d'ailleurs de s'assurer ici encore la collaboration des intéressés, la Commission avait stipulé que ces listes de départ ne seraient définitivement arrêtées par l'ingénieur en chef du port de Rouen qu'après réception des propositions et désidérata des entreprises de traction. Cette organisation fut complétée, à partir du 15 janvier 1917, par un Service de remorquage, fonctionnant sous la direction effective d'un professionnel de la voie d'eau, avec le concours d'un Comité de remorquage, comprenant un représentant des mariniers et des représentants des entreprises de remorquage. Ce Service avait pour fonction essentielle d'assurer la préparation et la formation des convois en se conformant aux directives du tour de remorquage.

La descente des péniches vides de Rouen sur le Havre fit l'objet d'une réglementation spéciale. Aussitôt après leur désignation au bureau de tour, les mariniers des péniches vides destinées au Havre devaient passer au Comité de remorquage, qui leur désignait une compagnie chargée d'effectuer la descente de leur bateau, du port fluvial au Val de la Haye dans la matinée du lendemain. Arrivé au Val de la Haye, chaque marinier fixait son choix sur un des remorqueurs partant à la marée suivante. En cas de contestation pour un remorqueur ayant déjà le nombre maximum de péniches qu'il pouvait prendre, la priorité était accordée aux bateaux placés les premiers sur la liste de tour d'affrètement. Le Service de surveillance du Val de la Haye signalait au Service d'exploitation du port de Rouen tous les bateaux non descendus en temps utile au Val de la Haye et tous ceux dont les mariniers se seraient refusés à partir dès la première marée, ce qui les rendait passibles de peines disciplinaires. Les compagnies de remorquage ne pouvaient refuser de tractionner une péniche se présentant à son tour, et étaient tenues d'effec-

tuer dans le plus bref délai possible les opérations demandées, en justifiant des retards constatés, susceptibles d'entraîner des sanctions et en particulier la suppression, pendant une période déterminée, d'affectation de péniches à tractionner.

Un Comité de remorquage, formé de spécialistes choisis parmi les représentants locaux des entreprises de remorquage, fut de même constitué au port du Havre le 1er juin 1917, pour assurer d'abord la traction des bateaux restés en souffrance, en faisant appel aux entreprises ayant encore au moment voulu des moyens de traction disponibles. Puis on fut amené, comme à Rouen, pour obtenir le plein rendement du nombre restreint de remorqueurs en service, à centraliser chaque jour entre les mains d'un répartiteur unique les demandes et les offres de traction disponibles.

### L'utilisation intensive des chalands
### La caisse de compensation des surestaries de Rouen

Quand la crise charbonnière vint rendre indispensable l'intensification au maximum des transports de houille intéressant les Services publics ou les usines travaillant pour la Défense nationale, on reconnut l'intérêt qu'il y aurait à réserver pour ces transports le matériel qui se prêtait le mieux à une exécution rapide, c'est-à-dire les chalands. Une décision de la Commission militaire, en date du 15 décembre 1916, arrêta qu'à partir du 18 du même mois les transports de houille par priorité au départ de Rouen seraient considérés comme transports ordonnés et effectués en principe au moyen des chalands de la Seine, pour le complément seulement au moyen de péniches. Pour l'exécution des ordres relatifs à ces transports ordonnés, on eut recours à un organisme spécial, comprenant un Service central à Paris et des Services d'exécution à Rouen et au Havre. Le Comité central, composé des représentants des six entreprises propriétaires de chalands, se réunissait deux fois par semaine à Paris sous la présidence de l'ingénieur en chef de la navigation de la Seine ; il avait pour mission de recevoir les ordres relatifs aux transports, de réunir les renseignements relatifs d'une part à l'importance et aux dates approximatives d'arrivée des cargaisons de mer apportant les charbons à transporter, d'autre part aux tonnages quotidiens de matériel chalands descendant à vide de Paris sur Rouen, de se tenir au courant des capacités et des rapidités de déchargement des réceptionnaires dans la région de Paris. D'après ces données, il fixait, aussi souvent que besoin en était, les Services d'exécution sur les applications de chalands, grands ou petits, à faire aux divers transports et sur les

tonnages à demander aux péniches, soit sur le Havre, soit, en cas d'insuffisance de la flotte des chalands, sur Rouen. Le Service d'exécution était confié à Rouen à une Commission, comprenant, avec les représentants à Rouen des entreprises intéressées, un agent du bureau de tour d'affrètement et l'agent du Service extérieur ; au Havre, à l'officier chargé du canal de Tancarville, assisté d'un délégué des entreprises de transport par chalands pour les chalands et d'un agent du Service extérieur pour les péniches. En ce qui concerne les chalands, le Service de détail était réservé aux propriétaires du matériel ; pour les péniches la désignation des unités nécessaires était faite par le bureau de tour d'affrètement.

A l'origine, les transports ainsi ordonnés ne s'appliquaient exclusivement qu'aux transports de houille pour les établissements industriels désignés par le bureau national des charbons. Par la suite ils ont été progressivement étendus aux expéditions de céréales, de farines, d'acier, de brai, etc... d'une façon générale aux transports intéressant les armées françaises et alliées ou la Défense nationale.

Mais cet emploi intensif des chalands ou de certaines péniches, désignées par priorité, déterminait dans les prix de revient des transports sur la Basse-Seine un déséquilibre, qui ne permettait plus de leur appliquer indistinctement les mêmes tarifs de fret. Il est en effet de stricte équité de faire entrer dans le prix de revient d'un transport, tant en péniches qu'en chalands, les délais d'attente à Rouen, avant et après chargement. Il s'ensuit que le prix de revient des transports effectués, soit en chalands, soit en péniches munies de priorité, était moins élevé que pour les péniches ne bénéficiant d'aucun régime privilégié, et cet écart s'accentuait encore pour les chalands, qui donnent lieu en principe à un prix de revient par tonne transportée sensiblement inférieur à celui des péniches. Si l'on avait fixé dans tous les cas un prix de fret proportionnel au prix de revient, on serait arrivé à ce résultat tout à fait anormal, que le destinataire aurait payé d'autant moins cher qu'il eut été servi plus rapidement. Le Service de l'exploitation militaire des voies navigables estima qu'il ne pouvait sanctionner une telle anomalie, et qu'il convenait au contraire de maintenir un prix de fret uniforme pour tous les destinataires, quels qu'ils fussent, en établissant une péréquation des prix de transport égalisant autant que possible les charges entre les diverses catégories de transporteurs.

Pour réaliser l'application de ce principe, il institua, par décision du 20 février 1917, une caisse de compensation des surestaries d'attente, dont la gestion fut confiée à l'Office national de la navigation. Cette caisse recevait des transporteurs les versements suivants : 1° des ristournes versées par les transporteurs en chalands en raison du fait que les trans-

ports par chalands sont moins onéreux que les transports par péniches, ristournes d'autant plus élevées que le tonnage des chalands était plus important ; 2° des sommes versées par les transporteurs en chalands, ou en péniches munies de priorités, pour moindre attente avant affectation. Elle versait d'autre part aux péniches non bénéficiaires de priorités, des surestaries d'attente déterminées proportionnellement au nombre de jours représentant la différence entre leur attente réelle et l'attente moyenne des bateaux chargés en instance de départ.

### La réglementation du pilotage

En vue d'assurer aux bateliers, à des conditions normales de régularité et de prix, les pilotes qui leur étaient nécessaires, la Commission militaire de la navigation a édicté dès le 18 décembre 1915, des instructions organisant un Service de pilotes sur la Basse-Seine entre Paris et Rouen. Ces instructions fixèrent les tarifs de pilotage, qui ne pouvaient être dépassés, tarifs d'ailleurs variables suivant les saisons et les circonstances. Un Service analogue fut institué, le 21 mars 1916, sur la Haute-Seine entre Paris et Montereau.

Enfin, pour obtenir un meilleur rendement du personnel pilotes et pour faciliter le recrutement de ceux-ci parmi les intéressés, un tour de pilotage a été créé, à la date du 15 juillet 1917, à Rouen, sous la direction d'un chef de pilotage. Celui-ci reçut comme directives de respecter autant que possible, dans ses attributions de pilotes, le choix des demandeurs, étant d'ailleurs bien entendu que ces convenances particulières ne devaient en aucun cas retarder d'une heure le départ d'un seul bateau.

### L'accélération des transports sur la Basse-Seine
### La circulation de nuit

La Commission militaire de la navigation se trouva également conduite, pour réduire la durée de rotation du matériel sur la Basse-Seine, à augmenter la durée de marche des convois et à organiser la circulation de nuit. Des instructions spéciales, en date du 15 janvier 1917, ont introduit l'obligation pour les convois d'une marche minimum de 15 heures (de 5 heures à 20 heures), entre Rouen et Paris. Les capitaines des remorqueurs étaient rendus responsables de l'observation de ces prescriptions, qui précisaient leur action à l'égard des mariniers se refusant à la marche de nuit. Une surveillance spéciale des convois s'effectuait au moyen de sous-officiers détachés au Service de la navigation. A chacune des écluses entre Rouen et Paris deux sous-officiers exerçaient un contrôle continu ayant pour objet d'éviter toute perte de temps de la part des mariniers

ou des capitaines de remorqueurs. D'autres sous-officiers parcouraient les biefs dans des vedettes automobiles, surtout au début et à la fin de la journée, pour veiller à l'observation par les convois des heures de marche réglementaires.

On en vint même à aborder la marche continue des convois de jour et de nuit entre Rouen et Paris. Un premier essai fut fait le 20 novembre 1917 par l'Office national de la navigation. Un train de six péniches, monté par des mariniers volontaires, franchit en deux jours et sept heures et demie les 213 kilomètres, qui séparent Rouen de Saint-Denis, alors que la durée moyenne du parcours, en naviguant seulement pendant les heures normales et dans l'état des eaux tel qu'il existait en novembre, avec la même composition de convoi, était de cinq jours. A la suite de cet essai, M. Claveille réunit les divers entrepreneurs de transport et de traction de la Basse-Seine et leur demanda un vigoureux effort en vue de l'application de la traction continue entre Rouen et Paris, dans la mesure où le permettraient des disponibilités de personnel. En même temps le Service de l'exploitation militaire des voies navigables préparait un règlement spécial concernant les transports accélérés dits « S. A. ».

Aux termes de ce règlement, les mariniers qui effectuaient de tels transports, percevaient un supplément de fret de 250 francs ; le droit de trématage aux écluses et des délais réduits de chargement et de déchargement étaient accordés aux bateaux faisant partie de convois S. A.

L'Office national de la navigation équipa immédiatement dix remorqueurs en Service accéléré et parvint à réaliser un départ par jour entre Rouen et Paris. D'autres entreprises suivirent son exemple et armèrent 29 remorqueurs permettant d'assurer au besoin un départ de trois convois en Service accéléré par jour. Cette organisation fonctionna au maximum pendant la période du 18 décembre 1917 au 24 juillet 1918, qui vit partir de Rouen 135 convois en S. A., transportant ensemble 255.285 tonnes. A cette dernière date elle fut réduite, la puissance de traction dont on disposait alors étant redevenue plus que suffisante pour assurer l'enlèvement de tous les bateaux chargés, sans qu'il fut nécessaire de recourir à la navigation continue. Le Service S. A. ne fonctionna plus dès lors qu'en vue de l'acheminement des marchandises, dont le transport présentait un caractère spécial d'urgence.

### Les délais et surestaries au chargement et déchargement

Le temps passé par les chalands ou péniches en chargement ou déchargement constitue une partie importante de la durée totale d'un transport par voie d'eau. La durée de marche elle-même, en ce qui concerne par-

exemple les transports de la Basse-Seine entre le Havre, Rouen et Paris, ne représente guère en moyenne que 25 à 30 pour 100 de la durée totale du voyage. Réduire la durée de chargement et de déchargement, c'était donc agir dans le même sens, et de façon non négligeable, sur la rotation du matériel fluvial et par conséquent augmenter son rendement. Pour inciter les expéditeurs et les destinataires à exécuter leurs opérations dans le minimum de délai, les mesures suivantes ont été prises :

1° Les délais de planche portés aux conventions-types d'affrètement, obligatoires pour les péniches, ont été réduits de dix jours à six jours ouvrables pour les voies navigables en général et à quatre jours pour les ports de la région parisienne ; les surestaries commençaient ainsi à courir quatre jours et six jours plus tôt. Leur taux journalier, primitivement fixé à 0 fr. 05 par tonne pour les six premiers jours et à 0 fr. 10 pour les jours suivants, a été porté à 0 fr. 07 et 0 fr. 10, puis à 0 fr. 10 pour les dix-huit premiers jours et à 0 fr. 15 à partir du dix-neuvième jour. Un dispatch de 0 fr. 05 par jour gagné a en outre été introduit, de façon à engager les destinataires à accélérer leurs déchargements ;

2° En ce qui concerne les chalands, les délais de planche ont été calculés sur des bases plus étroites que celles consacrées par l'usage ; au bout d'un délai relativement assez court, les surestaries étaient triplées, une part du montant de ces surestaries revenant à la caisse de compensation des surestaries.

Au début de 1918, le Service de l'exploitation militaire des voies navigables adressa un pressant appel aux entrepreneurs de transport et de traction de la Seine, pour les amener à activer la libération du matériel fluvial et il les réunit en vue de dégager les principales mesures, qui pourraient être prises dans ce but. Comme suite à cette réunion, les destinataires furent prévenus, par une lettre en date du 29 avril 1918, que tout matériel leur serait dorénavant refusé, s'ils ne se conformaient pas aux délais de chargement réglementaires, ceux-ci devant d'ailleurs être considérés comme des maxima, qu'il importe même de ne pas atteindre. Un ordre du chef de l'exploitation militaire en date du 22 juin 1918 prescrivit en outre d'acheminer d'office sur leurs ports destinataires les bateaux prenant chargement dans les ports de Paris, à destination de Rouen et du Havre, et dont les chargements ne seraient pas terminés dans les trois jours. Les réseaux ferrés furent invités à mettre à la disposition des ports de Paris le matériel roulant nécessaire pour assurer immédiatement les transbordements. Des dispositions furent prises en vue d'assurer dans la région parisienne les stockages des charbons, qui ne pourraient être déchargés par les réceptionnaires ou transbordés en temps utile. Un accord fut même conclu à cet égard avec le bureau national des charbons. Chaque jour le Service de la navigation lui signa-

lait les bateaux chargés de houille, dont les réceptionnaires ne pouvaient opérer le déchargement dans les délais réglementaires. Le bureau des charbons leur donnait aussitôt un nouvel attributaire, pris parmi les réceptionnaires de la région parisienne disposant des moyens de déchargement nécessaires pour assurer la libération immédiate des bateaux.

Une instruction du 17 juin 1918 réduisit encore de moitié les délais impartis par les règlements en vigueur pour les déchargements dans le port de Paris et les intéressés mettant un peu de négligence à suivre étroitement ces prescriptions, rappel leur fut fait de la lettre ministérielle du 29 avril 1918, faisant connaître qu'il ne serait plus attribué de matériel fluvial dans le cas de retards au déchargement. En conformité de ce principe le Service de l'exploitation militaire se trouva amené à refuser à certains établissements industriels, pour une période déterminée, tous transports par voie d'eau.

Enfin un avis du 20 septembre 1918 stipula que les opérations de chargement et de déchargement dans tous les ports de la région parisienne auraient une durée effective, qui ne serait pas inférieure à 10 heures pour les jours ouvrables et à 5 heures pour les dimanches et jours fériés. Il était en outre recommandé de prolonger le travail pendant la demi-journée de l'après-midi du dimanche, dans toute la mesure du possible.

## Organisations spéciales au port de Paris

L'importance des transports à destination du port de Paris était d'ailleurs devenue telle, 4.992.000 tonnes en 1916, 4.230.000 tonnes en 1917, 4.076.000 tonnes en 1918, que l'on avait dû, dès le 2 août 1916, constituer un Service spécial pour « assurer le placement à quai, dans les différents ports de Paris, des bateaux au moment de leur arrivée, déterminer l'ordre dans lequel ces bateaux emploieraient les engins de débarquement et de transbordement mis à la disposition du public, contrôler l'activité de ces débarquements et de ces transbordements, et d'une manière générale prendre toutes mesures utiles pour accélérer ces opérations, savoir : « Mettre en cas de besoin à la disposition des intéressés des engins mécaniques, de la main-d'œuvre et des voitures de transport, ou bien, le cas échéant, procéder d'office, soit à la mise à terre des cargaisons, soit à l'évacuation des bateaux non déchargés dans un délai normal. »

Ce Service était dirigé par l'ingénieur en chef de la 3e section de navigation de la Seine, délégué par la Commission militaire de la navigation, avec le concours de l'inspecteur général de la navigation commerciale et des ports (Service de la Préfecture de police), et du chef de la division

des débarquements et camionnages (Service des Transports du camp retranché de Paris), qui disposait de nombreux moyens d'action, tant en matériel de transport (camions de toute nature) qu'en personnel (main-d'œuvre militaire, prisonniers de guerre, travailleurs coloniaux, etc...).

En vue d'assurer spécialement la surveillance de la rotation des bateaux de l'Office national de la navigation dans les ports de Paris et le contrôle de leur bonne utilisation, un Service de surveillence fut institué, par décision du 23 décembre 1916, au moyen d'inspecteurs de police de la navigation, placés sous les ordres de l'ingénieur en chef du personnel et du matériel de l'exploitation militaire, et chargés de « contrôler l'arrivée des bateaux à leur port de déchargement, de vérifier leur mise à la disposition des destinataires, de constater le commencement, la durée et la fin du déchargement, la date de la remise du bateau au représentant et celle de son départ et de signaler tous retards ou tous délais anormaux pouvant se produire dans ces diverses opérations ».

## DEUXIÈME PARTIE

### *Réglementations applicables aux voies navigables autres que la Seine*

#### Les transports pour une destination a l'amont de Dizy, de Montereau ou de Saint-Mammès

La constitution à proximité des centres de consommation desservis par la voie d'eau de stocks importants de charbons et de matières premières déterminait chaque jour un accroissement des transports par eau pour les destinations les plus diverses et souvent les plus lointaines. La nécessité de maintenir sur la Basse-Seine une flotte suffisante pour assurer en tout état de cause les transports à destination de la région parisienne, dont l'intérêt était primordial, conduisit la Commission militaire de la navigation à édicter, le 7 juin 1916, des dispositions ayant pour objet de soumettre à une autorisation spéciale, délivrée par le Service des transports et tarifs, les transports pour les destinations situées à l'amont de Dizy sur la Marne, de Montereau et de Saint-Mammès sur la Seine. Le laissez-passer au départ ne fut plus accordé désormais, pour ces destinations, que sur présentation de l'autorisation de transport du Service central ; aucun bateau vide ne fut plus admis également à franchir vers l'amont Dizy, Saint-Mammès ou Montereau, sans ladite autorisation. Tout bateau rencontré en contravention avec ces dispositions devait

être conduit au port de transbordement le plus voisin, pour y être déchargé, au besoin d'office, et renvoyé ensuite vers un port de chargement. Grâce à ces mesures les ports de Rouen et du Havre n'ont jamais souffert, trop sensiblement, du manque de péniches causé par les difficultés de retour du matériel vide.

## La réglementation du pilotage de la Marne et de l'Yonne

La réglementation du pilotage, organisée sur la Basse-Seine à la fin de l'année 1915, fut étendue en janvier 1916 à la Marne entre Charenton et Dizy, et en février 1918 à l'Yonne entre Montereau et Laroche.

## Les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais

Sur le petit réseau fermé, constitué par la partie des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, qui avait échappé à l'ennemi, la navigation un moment complètement désemparée, ne tarda pas à reprendre, quand le front des armées se trouva à peu près fixé vers la mer du Nord, mais une réorganisation complète était nécessaire pour tirer le meilleur parti possible du matériel de batellerie qui y subsistait, en quantités d'ailleurs limitées, et pour assurer au mieux les transports nécessaires à la reprise et à l'entretien de la vie économique de la région. Ce fut l'œuvre de l'inspection principale de l'exploitation des voies navigables pour la région du Nord, qui parvint à ce résultat par une série de mesures appropriées, établissement de barèmes pour la détermination du fret, organisation de bureaux de tour pour l'affrètement des péniches, création de Services réguliers de transports de messageries ou de marchandises de détail, etc... L'établissement de barèmes de fret fournit des bases pour le calcul des prix de transport et attribua de la stabilité à ces prix ; il permit aux usagers de la voie d'eau de se rendre compte directement des frais de transport susceptibles de grever leurs marchandises et mit un frein aux exigences parfois exagérées de quelques transporteurs.

L'ouverture de bureaux de tour d'affrètement à Béthune, Calais, Dunkerque, sur le modèle de celui de Rouen, contribua à rapprocher les mariniers en recherche de trafic, les commerçants et les industriels qui avaient besoin de transports, procurant à tous de sérieuses économies de temps, ainsi qu'une meilleure utilisation du matériel, permettant de résister à l'accaparement des péniches au profit de certains industriels ou de certaines régions, assurant une répartition rationnelle des moyens de transport par eau.

Les Services réguliers de transports de messageries et de marchandises de détail rendirent des services particulièrement précieux, surtout au moment de la crise la plus aiguë des transports par fer ; ils étaient constitués par des bateaux partant à jours fixes de certains ports et desservant sur leur route les localités traversées. Certaines de ces lignes existaient avant la guerre. Désorganisées à la mobilisation, elles furent partiellement rétablies. D'autres lignes furent créées avec le concours du Comité de défense des intérêts maritimes et commerciaux du port de Dunkerque. Pour assurer régulièrement ces Services jusque dans la zone des armées, parfois dans les régions soumises au feu de l'ennemi, de grandes difficultés furent souvent rencontrées, alors que la plupart des quais et terre-pleins étaient déjà occupés pour les transports par eau des armées alliées.

Cependant, grâce à l'heureuse collaboration qui s'établit entre les Services de navigation et les usagers de la voie d'eau, les uns et les autres travaillant d'un commun accord pour contribuer plus efficacement à l'accroissement des ressources du pays, l'effort produit a permis de rendre de très appréciables services pour le transport des petits et gros colis, de marchandises diverses nécessaires au ravitaillement des populations, des engrais pour l'agriculture, des betteraves, etc...

---

## CHAPITRE V

# Les résultats de l'exploitation militaire des voies navigables

### La rentrée du personnel

On a indiqué au chapitre II que, pendant toute l'année 1915, la récupération du personnel mobilisé n'avait pu se faire que par désignations individuelles s'appliquant à des hommes de l'armée territoriale ou de la réserve de l'armée territoriale, maintenus dans les formations de l'intérieur. Au début de 1916, l'évolution des idées permit enfin à la Commission militaire de navigation d'aboutir au rappel, par classes de mobilisation entières, des professionnels de la navigation, que l'on allait ainsi pouvoir restituer à leurs occupations du temps de paix, après les avoir munis de fascicule de sursis S[1].

Une décision du ministre de la Guerre du 25 janvier 1916 autorisa le retour en masse à la navigation des réservistes de l'armée territoriale. Pour les hommes de l'armée territoriale il fallut trois étapes : une décision du 16 avril 1916, applicable, sur demandes individuelles, aux mariniers propriétaires ou contremaîtres habituels de bateaux en état de naviguer, et appartenant à des formations autres que les compagnies de mariniers et le 5e régiment du génie ; une décision du 9 juillet 1916, applicable dans les mêmes conditions aux hommes des classes 1895 à 1898 inclus, quelles que fussent leurs formations ; une décision du 29 décembre 1916, étendant la même mesure à tous les propriétaires ou contremaîtres habituels, quelles que fussent leurs formations.

Puis la marche des événements et surtout le précédent créé par le rappel des professionnels attribués aux usines de l'armement et des munitions ouvrirent la voie aux réservistes de l'armée active. Une décision du général commandant en chef, en date du 29 décembre 1916, pour la zone des armées et une décision du ministre de la Guerre, en date du 9 février 1917, pour la zone de l'intérieur, autorisèrent, sur demandes individuelles, l'attribution de fascicules S[1] aux mariniers propriétaires ou contremaîtres de bateaux en état de naviguer, aux seconds des vapeurs et remorqueurs, chauffeurs, pilotes, mariniers du Rhône, charpentiers de bateaux, jusqu'à la classe 1906 inclusivement, et aux capitaines et mécaniciens de remorqueurs, jusqu'à la classe 1912 inclusivement. Une décision ministérielle du 31 juillet 1917 autorisa le renvoi immédiat au dépôt des isolés à Vincennes de tous les mariniers des classes 1906

et antérieures, en vue de leur triage par une Commission d'examen nommée à cet effet, sur demandes individuelles, des mariniers patrons de bateaux et chefs de famille, vivant à bord, appartenant aux classes 1907 à 1910 inclusivement ; également sur demandes individuelles, des charpentiers de bateaux, jusqu'à la classe 1912 inclusivement, des charretiers de halage de la réserve de l'armée territoriale, toujours sur demandes individuelles. Enfin une décision du 17 août 1917 étendit la même mesure aux chauffeurs de remorqueurs et aux ouvriers des ateliers d'entretien des compagnies de navigation, jusqu'à la classe 1912 inclusivement.

A la fin de 1916, 5.376 fascicules de sursis S[1] avaient été délivrés depuis le début de la guerre à des professionnels de la navigation. Ce nombre passa à 8.607 à la fin de 1917, mais les événements de 1918 entraînèrent l'arrêt des renvois, qui ne reprirent qu'une fois la situation militaire nettement améliorée. Au moment de l'armistice on en était à 9.107 mises en sursis, s'appliquant à :

| | |
|---|---|
| Réservistes de l'armée territoriale | 4.571 |
| Hommes de l'armée territoriale | 3.078 |
| Réservistes de l'armée active | 1.458 |
| TOTAL | 9.107 (1) |

Le tableau ci-après donne la répartition de ces hommes par professions.

| | |
|---|---|
| Mariniers péniehiens | 3.583 |
| Matelots de vapeurs ou chalands | 1.497 |
| Patrons de chalands | 377 |
| Capitaines de vapeurs | 459 |
| Mécaniciens de vapeurs | 471 |
| Mécaniciens de grues | 73 |
| Chauffeurs | 600 |
| Pilotes | 123 |
| Haleurs | 445 |
| Charpentiers de bateaux | 901 |
| Chefs de marine, chefs d'équipe | 156 |
| Personnel sédentaire des compagnies et agents des ponts et chaussées | 127 |
| Ouvriers en métaux | 149 |
| Éclusiers, cantonniers | 81 |
| Scaphandriers et dragueurs | 65 |
| TOTAL | 9.107 |

Une organisation spéciale avait été constituée, d'accord avec le sous-secrétariat d'État du ravitaillement, pour s'occuper de toutes les questions concernant le ravitaillement des mariniers en produits ou denrées,

(1) Compte rendu officiel de l'Exploitation des Voies de Navigation intérieure : janvier 1919.

dont la vente était soumise à des restrictions (sucre, pain, pétrole, alimentation en général). Cette organisation permettait au personnel nomade de la batellerie, qui, le plus souvent, n'a pas de domicile à terre, et ne dépend d'aucune commune, de ne pas être lésé dans la répartition de ces produits.

Elle évitait d'autre part les pertes de temps considérables que les mariniers auraient subies, s'ils avaient dû s'arrêter aux mairies et attendre, sur le territoire des communes correspondantes, les résultats des enquêtes auxquelles leurs demandes avaient donné lieu.

D'autre part le Service de l'exploitation militaire des voies navigables se préoccupa avec non moins d'activité de rechercher le concours de professionnels de la batellerie, en dehors des hommes munis de fascicules S[1]. Il se fit affecter notamment une compagnie de sapeurs mariniers, que l'on stationna à Charenton, avec des détachements à Rouen et au Havre, et dont le rôle consista essentiellement, d'une part à assurer une surveillance continue du personnel de la batellerie, d'autre part à fournir, en cas de besoin, des mariniers et des pilotes pour la flotte de l'Office national de la navigation, ainsi que des spécialistes pour certains emplois de contrôle sous la direction des ingénieurs en chef de la navigation. Trois cents inscrits maritimes, faisant partie des équipages de la flotte, furent mis à la disposition du Service de la Basse-Seine, pour remonter en chauffeurs, en mécaniciens et en matelots de pont les équipages des remorqueurs. On créa des écoles spéciales pour la formation de chauffeurs et de grutiers. Près de 250 prisonniers de guerre furent employés comme charpentiers ou calfats dans les chantiers de réparations de bateaux, quelques-uns même comme mécaniciens et chauffeurs à bord des remorqueurs. On a eu recours d'une façon intensive, surtout pendant les dernières années de la guerre, à la main-d'œuvre coloniale ou étrangère (Kabyles, Chinois, etc...), pour la manutention des marchandises dans les principaux ports.

Enfin aux dernières semaines, qui précédèrent l'armistice, une décision du Comité de guerre, en date du 16 septembre 1918, prescrivit la mise à la disposition de la navigation de 3.000 ouvriers à prélever, d'une part sur les hommes encore mobilisés de la classe 1891, et d'autre part sur les ouvriers disponibles de l'armement, sur les prisonniers de guerre, sur les travailleurs étrangers, etc...

### La reconstitution du matériel

On a vu que, d'après le recensement de 1912, la flotte en service sur les voies de navigation françaises se composait de 15.141 bateaux de commerce ordinaires et de 738 bateaux de commerce à propulsion

mécanique, dont 419 remorqueurs et toueurs, parmi lesquels 124 opérant sur la Seine. Dès le début des hostilités près de 3.000 bateaux tombèrent aux mains de l'ennemi ; beaucoup d'autres, plus ou moins sérieusement avariés et dont l'entretien avait été trop longtemps négligé, étaient irréparables. Le matériel, dont on pouvait admettre l'utilisation comme possible, ne devait guère atteindre, en ce qui concerne les bateaux de commerce ordinaires, plus de 11.200 unités, dont 1.200 environ bloquées sur le réseau fermé du Nord et du Pas-du-Calais, le complément réparti sur le reste du territoire.

Les efforts accomplis par la Commission militaire de navigation au cours de l'année 1915 n'avaient pas permis de porter le nombre des bateaux en Service au début de 1916 au delà de 6.200. Le rappel des charpentiers de bateaux donna la possibilité de rouvrir 168 chantiers de réparations, qui occupèrent bientôt 1.200 ouvriers. A ce personnel vinrent s'ajouter les 200 prisonniers de guerre professionnels, dont il a été question au paragraphe précédent ; ils furent attribués aux ateliers où la main-d'œuvre faisait particulièrement défaut. Au moment de l'armistice, les anciennes entreprises de réparations avaient recouvré en moyenne 75 pour 100 de leur effectif normal du temps de paix. Plusieurs autres chantiers avaient été constitués de toutes pièces, les uns exploités par l'Office national de la navigation, à Selles (canal de l'Est), à Mareuil-sur-Ay et à Vitry (canal latéral à la Marne), à Pont Varin (canal de Saint-Dizier à Wassy), à Charenton (Marne), à Nanterre (Seine), ou créés par une entreprise de navigation comme celui d'Épone, sur la Seine. Tous ces établissements fonctionnaient sous le contrôle du Service de l'exploitation militaire des voies navigables. Les ingénieurs en chef des Services locaux avaient mission de s'assurer que les bateaux étaient mis en réparation à leur tour, sans privilège, ni faveur, que les ouvriers recevaient des salaires normaux et que les tarifs de réparations étaient en rapport avec le taux de la main-d'œuvre et la valeur des matériaux mis en œuvre.

Grâce aux réparations rendues ainsi possibles et aux rentrées de mariniers mobilisés, le nombre des bateaux naviguant put atteindre, à la fin de 1916, 8.450, dont 1.100 sur le réseau du Nord, 6.150 sur les réseaux de la Seine, du Centre et de l'Est et 1.200 sur les autres réseaux. Ce nombre se trouvait porté à 9.700 à la fin de 1917, et au moment de l'armistice était encore de 9.490, bien que de nouvelles pertes importantes soient venues s'ajouter à celles de 1914 du fait des diverses avances allemandes au cours de l'année 1918. Depuis le 1er janvier 1916 jusqu'à l'armistice, 3.500 bateaux, représentant un tonnage de près de 1.000.000 de tonnes, ont été ainsi remis en service.

Quant aux remorqueurs et toueurs, grâce à quelques achats effectués

à l'étranger par l'État ou par des compagnies privées, grâce également à l'équipement en remorqueurs d'une dizaine de bateaux à voyageurs de la compagnie des bateaux parisiens, qui demeuraient inutilisés depuis 1914, le nombre des unités en service avait pu être maintenu sensiblement aux chiffres d'avant-guerre. Il était fin 1916 de 415, dont 15 seulement manquaient de personnel. En ce qui concerne plus spécialement la Seine, leur nombre avait même été porté de 124 en 1912 à 204 par suite de prélèvements sur d'autres voies d'un moindre intérêt. Mais ce renforcement était encore tout à fait insuffisant en période de hautes eaux, pour faire face au trafic considérablement grossi de la Basse-Seine, et ce défaut de moyens de traction se manifesta d'une manière particulièrement nette au cours de l'hiver 1916-1917, où le nombre des bateaux chargés en attente de départ dans le port de Rouen s'accrut progressivement depuis le début de l'hiver, pour atteindre près de 1.300 au début de 1917. En dehors de la Basse-Seine, l'insuffisance de traction se faisait également sentir pendant les périodes de hautes eaux sur d'autres voies. Pour le canal de Tancarville et la Seine maritime on estimait à 12 unités d'environ 250 chevaux le nombre des remorqueurs indispensables pour parer à un développement de trafic au départ du Havre rendu nécessaire par la situation de ce port.

Les dispositions avaient été prises dès le mois de février 1915 pour démonter et dépecer les 17 remorqueurs belges, immobilisés sur la partie du canal de l'Est (branche Nord), qui se trouvait coupée du réseau navigable par l'occupation de Saint-Mihiel. Ce projet, retardé par les opérations militaires de l'attaque de Verdun, fut repris en vue de les ramener aussitôt que possible sur le réseau exploité. D'autre part le gouvernement encourageait de tout son pouvoir les compagnies privées dans leurs recherches de matériel à l'étranger et leur assurait son appui en toutes circonstances. Mais, en présence des besoins à satisfaire, on ne pouvait considérer ces mesures que comme des palliatifs de fortune. Le ministère des Travaux publics comprit qu'il lui appartenait d'accomplir un effort spécial pour mettre la traction sur la Basse-Seine à la hauteur de la situation. D'autre part la pénurie du matériel existant se manifestait également pour les chalands ; une réserve plus nombreuse de chalands eut permis de renvoyer sur les canaux de l'Est et du Nord, où leur absence n'était pas sans présenter d'inconvénients, une partie des péniches que l'on avait dû faire venir sur la Seine. Cette insuffisance devenait encore plus flagrante, si, en dehors même du moment présent, l'on envisageait la situation, qui devait résulter de la réoccupation du territoire envahi. Dès que la navigation serait susceptible de reprendre sur les voies détruites par l'ennemi, il importait que l'on fut en état de diriger sur les voies du Nord la plus grande partie des péniches employées

entre Le Havre, Rouen et Paris, et il y avait lieu de prévoir un nouveau matériel pour les remplacer sur la Seine, car il eut été fort imprudent d'escompter, dès la cessation des hostilités, une diminution notable de trafic sur la grande voie navigable qui alimente la région parisienne.

Un premier programme de constructions fluviales, spécialement appropriées à la navigation de la Seine, fut donc établi au début de 1917. Devant les difficultés d'approvisionnement des matières, on avait réservé la tôle pour les remorqueurs et adopté le ciment armé pour la plupart des coques de chalands. Ce programme de 1917 comprenait :

*a*) 52 remorqueurs en acier, dont 25 remorqueurs à vapeur de 500 chevaux, 12 remorqueurs à vapeur de 360 chevaux et 15 remorqueurs avec moteur à explosion de 350 à 420 chevaux ;

*b*) 50 remorqueurs à coque en béton armé, avec moteurs « Wolverine » de 200 chevaux, commandés en Amérique ;

*c*) 108 chalands en béton armé, dont 78 de 600 tonnes et 30 de 1.000 tonnes de port en lourd ;

*d*) 2 chalands en acier de 700 tonnes de port en lourd. Un crédit de 56.500.000 francs avait été ouvert par le Parlement pour la construction de ces remorqueurs et chalands.

Un second programme, destiné à compléter le précédent, fut établi pour l'année 1918. Il comprenait :

*a*) 52 remorqueurs en acier, présentant les mêmes caractéristiques que ceux du programme de 1917 ;

*b*) 88 chalands en acier de 700 tonnes de port en lourd.

En dehors de la Seine, le Service de l'exploitation militaire des voies navigables entreprit également la construction de matériel fluvial pour d'autres régions, notamment quatre remorqueurs de 100 chevaux pour les rivières de la Dordogne, de l'Isle et de la Garonne, dix chalands en bois pour la Dordogne, dix chalands en bois pour l'Isle, onze chalands en bois et en béton armé pour le canal d'Ille et Rance, six péniches en bois pour le canal du Nivernais.

L'ensemble, qui représentait une dépense totale prévue de 105.000.000, devait être remis, en vue de son exploitation, à l'Office national de la navigation, qui pourrait soit l'employer directement dans ses services de transport et de traction, soit en confier la gestion, pour partie, à des entreprises de transport et de traction.

L'exploitation militaire des voies navigables se heurta à de multiples difficultés pour la réalisation en pleine guerre de ce double programme de constructions neuves, tant en ce qui concerne la fabrication et l'approvisionnement des matières premières que le recrutement des ouvriers nécessaires à leur mise en œuvre. Les matériaux d'acier pour le programme de 1917 avaient pu être placés partie en France, partie en

Angleterre. Pour celui de 1918 on dut recourir à l'industrie américaine. La Commission des chaux et ciments n'a pas toujours pu satisfaire aux demandes de ciment des entrepreneurs et les quantités délivrées mensuellement furent fréquemment très inférieures aux demandes. De même pour les bois, qui ne purent être fournis que par les centres de bois de l'armée, avec des délais de livraison parfois assez longs.

Les difficultés à vaincre ne furent pas moindres en ce qui concerne le personnel ouvrier. Les constructeurs avaient réclamé la mise à leur disposition d'environ 1.250 ouvriers. Il ne leur fut donné satisfaction que dans une faible proportion.

Les premières unités de chaque série du programme de 1917 se trouvaient cependant en service au moment de l'armistice. La construction du complément n'en fut pas moins énergiquement poussée après cette date, et celui-ci entra en ligne assez à temps pour rendre d'intéressants services au cours de la crise aiguë des transports, qui devait se poursuivre en France au cours de l'année 1919, notamment pendant l'hiver 1919-1920.

Quoi qu'il en soit, par suite de ces diverses mesures, le nombre des remorqueurs et toueurs en service, sur l'ensemble du réseau navigable français, s'est trouvé porté à la fin de 1917 à 426, dont 218 sur la Seine et au moment de l'armistice à 474, dont 284 sur la Seine.

## L'aménagement des voies navigables

Pour assurer au matériel flottant trop réduit son maximum d'utilisation on a dû se préoccuper d'améliorer dans toute la mesure possible les conditions de navigabilité sur les voies d'eau. L'effort principal s'est naturellement porté sur la Basse-Seine ; il s'est traduit d'une part par un développement important de l'éclairage, de façon à permettre la prolongation du travail après la tombée de la nuit, d'autre part par l'amélioration de certains ponts en vue d'assurer la navigation, quel que soit l'état des eaux. L'organisation de la navigation de nuit a nécessité l'installation d'un éclairage intensif à toutes les écluses et d'un jalonnement lumineux par feux de rive rouges et verts entre Rouen et Bougival, l'éclairage des arches marinières des ponts. Les ponts de Triel et de Meulan ont été transformés en 1916 et 1917 de manière à réaliser une arche marinière plus large et plus haute ; en 1918, on a amélioré le chenal par des dragages, on a procédé à l'enlèvement des deux piles du pont de Saint-Pierre-du-Vauvray effondré et l'on a construit aux Andelys un pont suspendu pour permettre la démolition du pont en maçonnerie, qui arrêtait prématurément la navigation dans le cas de crue du

fleuve. De nombreux travaux furent également entrepris sur la Haute-Seine, sur la Marne et sur l'Yonne. Sur la Haute-Seine, on a refait la passerelle-estacade de l'Ile-Saint-Louis, construit une deuxième écluse au barrage d'Evry, approfondi le chenal en aval de Corbeil, reconstruit les ponts de Corbeil et de la Tournelle (Paris). Sur la Marne, on a construit une passerelle de halage et un barrage éclusé à Saint-Maurice-Alfort, exécuté des estacades en béton armé aux écluses de Créteil et de Saint-Maurice, allongé et élargi l'écluse de Créteil ; transformé l'écluse de Cumières et l'entrée amont du souterrain de Saint-Maur, approfondi le lit de la Marne dans la boucle de Champigny, au droit des îles de Citry et d'Azy, en amont de la dérivation de Cumières et en aval de celle de Vaudières, aux abords du pont de Damery et de l'écluse de Courcelles. Sur l'Yonne, on a exécuté surtout des dragages et des remplacements de portes d'écluses.

Des travaux de navigabilité furent même exécutés sur des rivières et canaux, à peu près abandonnés par la navigation avant la guerre, et où la crise des transports par voie ferrée a fait renaître une fréquentation, que l'on a développée autant que le permettaient les ressources disponibles en matériel. Dans la région du Midi, quelques travaux aux écluses les plus étroites et les plus courtes du canal du Midi, ont permis de porter les dimensions des bateaux qui y circulent à 30 mètres sur 5 m. 50. En vue d'utiliser le port de la Nouvelle pour la réception d'une partie des navires à faible tirant d'eau, qui assuraient le trafic des vins et céréales entre l'Algérie et l'Espagne d'une part et le Midi de la France d'autre part, on a approfondi le canal de la Robinne, qui relie la Nouvelle à Narbonne et au canal du Midi. On a amélioré le Tarn, le Lot, l'Isle, la Dordogne. Des dragages importants ont été exécutés sur l'Adour moyen, la Midouze, la Nive et la Nivelle, les rivières Lihoury, Aran et Ardanavy, pour faciliter l'évacuation par eau des bois de pins de la région landaise. Dans la région de l'Ouest, les opérations de dragages et de dérasements de hauts fonds portèrent surtout sur la Sèvre Niortaise, la Charente, la Vilaine et sur le canal d'Ille et Rance ; dans le Centre, sur le canal de Berry, sur le Loir et la Sarthe.

En outre des travaux ayant pour objet l'amélioration de la voie navigable proprement dite, l'administration des Travaux publics a créé sur les voies navigables restées en service de nombreux ports, raccordés ou non aux voies ferrées, ainsi que de nouvelles installations d'accostage et d'amarrage dans les ports déjà existants, qu'elle a en outre pourvus des appareils de chargement et de déchargement et des voies ferrées nécessaires. On a établi 44 nouveaux raccordements avec les voies ferrées.

Pour faciliter les manutentions des marchandises et hâter la libération du matériel fluvial, l'outillage des ports fluviaux a été notablement

augmenté; on y a installé, depuis le début des hostilités jusqu'à l'armistice, 121 grues à vapeur ou électriques, 12 grues à bras, 32 tapis roulants Maseart-Dessolier, quatre élévateurs (1).

La plus importante des nouvelles installations des ports fluviaux dues à l'exploitation militaire des voies navigables est celle du port de Bonneuil, créé de toutes pièces en 1916, dans une boucle de la Marne, à 10 kilomètres au sud-est de Paris, relié au réseau des chemins de fer de l'Est à la gare de Suey, avec l'objectif général d'assurer le raccordement de ce réseau et de la mer par la Marne et la Seine. Ce port est ainsi appelé à servir de centre de répartition pour une grande partie des importations par voie de mer à destination des localités de la région de l'Est et inversement. Quelques mois suffirent pour transformer l'un des coins les plus paisibles de la Marne en un vaste chantier s'étendant sur une superficie de 44 hectares. La totalité des terrains acquis par l'Etat en vue d'améliorations ultérieures atteint d'ailleurs 300 hectares.

Le port de Bonneuil comporte, sur la Marne, un développement de postes d'embarquement de 1.400 mètres. Son outillage comprend 21 grues à vapeur de 2.500 à 10.000 kilos pour des portées de 5 à 14 mètres, avec un faisceau de voies d'échange de 13 voies de 630 mètres de longueur moyenne, deux ponts-bascule et un réseau d'éclairage électrique, des baraquements pour ateliers, magasins, bureaux, infirmeries, postes de secours et abris pour le personnel ouvrier. La capacité de transbordement du port de Bonneuil peut atteindre 4.000 tonnes par jour ; il a reçu, en 1918, 2.600 péniches et ses opérations ont porté sur 800.000 tonnes de marchandises.

Jusqu'à l'armistice, le port de Bonneuil a été exploité uniquement par l'autorité militaire, au moyen de cadres mobilisés, surveillants, contremaîtres, comptables..., dirigeant un personnel ouvrier constitué, en dehors de professionnels, par des prisonniers de guerre remplissant les fonctions de débardeurs, de terrassiers et de manœuvres, l'Office national de la navigation, organisme financier de perception pour les opérations purement commerciales, servait d'intermédiaire entre l'autorité militaire et les commerçants ou industriels. C'est lui qui, en 1919, prit pour l'exploitation du port de Bonneuil la suite de l'autorité militaire, suite qu'il vient de passer à son tour à la Chambre de commerce de Paris. Pour assurer un accès facile au port de Bonneuil, on a dû exécuter d'importants travaux dans le bief de Saint-Maurice-Alfort, sur la Marne, et agrandir l'écluse de Créteil.

Sur un programme plus réduit, le port de Conflans-fin-d'Oise, créé

(1) Rapport du ministre des Travaux publics au président de la République (*Journal Officiel* du 27 janvier 1919).

également en 1916, dans des conditions analogues à celles du port de Bonneuil, n'a pas rendu de moindres services pour les transports mixtes à destination de la région du Nord, par suite de sa situation privilégiée au confluent de la Seine et de l'Oise. Il est raccordé à la ligne d'Achères à Pontoise des chemins de fer du Nord. Ses installations comprennent quatre grues à vapeur, d'une puissance de 9.000 kilos et d'une portée de 9 mètres, des voies d'environ 5.300 mètres de développement, un pont-bascule ; elles permettent de transborder 800 tonnes par jour et le tonnage des opérations a atteint 180.000 tonnes pour l'année 1918. L'exploitation du port de Conflans-fin-d'Oise a été confiée au début, pour les besoins militaires, au Service des débarquements et camionnages du camp retranché de Paris ; elle a été ouverte ultérieurement aux opérations commerciales de toute nature par l'intermédiaire de l'Office national de la navigation, qui assure directement et exclusivement cette exploitation depuis 1919.

## La reconstitution des voies reconquises

La remise en état, au moins par des ouvrages provisoires, des voies navigables endommagées par suite des hostilités, et dont nous étions rentrés en possession, après la bataille de la Marne, en 1914, après le recul allemand de 1917, après les opérations militaires de 1918, posait un autre problème. Les voies navigables ainsi mises hors de service, reconquises et restaurées en tout ou en partie, sont principalement les rivières et canaux des départements du Nord et du Pas-de-Calais, le canal de la Somme, l'Oise, la Marne, l'Aisne canalisée, le canal latéral à l'Aisne, les canaux de l'Oise à l'Aisne et de l'Aisne à la Marne, le canal latéral à la Marne, le canal de l'Est (branche Nord), le canal de la Marne au Rhin, le canal du Rhône au Rhin, le canal de la Marne à la Saône.

L'Oise avait surtout gravement souffert au cours de la bataille de la Marne. En 1917, les travaux durent porter principalement sur le canal latéral à l'Oise, le canal de la Somme et le canal de Saint-Quentin, sur l'Aisne et le canal latéral à l'Aisne. L'ennemi, en se retirant des régions de Ribécourt, Noyon, Chauny et de Péronne, Ham, Saint-Simon, avait détruit tous les ponts et miné les écluses, dont la plupart étaient inutilisables. Sur l'Aisne et sur son canal latéral, les ouvrages de la voie navigable proprement dite étaient moins endommagés, mais tous les ponts étaient également effondrés. La section courante du canal latéral à l'Aisne avait beaucoup souffert, l'ennemi ayant construit entre Vailly

et Cys-la-Commune de nombreux abris profonds à l'intérieur des digues.

Les travaux exécutés ont compris surtout l'enlèvement des débris de ponts obstruant la voie d'eau et la reconstruction de ponts provisoires et définitifs, l'enlèvement des bateaux coulés, d'arbres et autres obstacles, des réparations de barrages et d'écluses, de digues, de maisons éclusières et de leurs dépendances. Dès la fin de 1917, la navigation pouvait être rétablie sur le canal latéral à l'Oise jusqu'au port de Sempigny, puis jusqu'à Chauny, et sur l'Aisne jusqu'à Soissons, en janvier 1918 ; sur le canal latéral à l'Aisne jusqu'à Bourg au début de mars. Mais il fallut de nouveau, sous la pression ennemie, abandonner l'Oise supérieure en mars 1918, puis l'Aisne, le canal de l'Aisne à la Marne, le canal latéral à la Marne en mai, et enfin, au fur et à mesure que s'exerça, à partir de juillet, la contre-offensive victorieuse des armées alliées, reprendre le travail sur de nouveaux frais pour la restauration des ouvrages une seconde fois minés et bouleversés, en suivant chaque mouvement du recul ennemi.

La rivière de Marne entre Chateau-Thierry et Épernay fut déblayée en un mois, avec le concours d'unités militaires, ce qui constituait un véritable record ; on rétablit dans le même délai le passage sur le canal de l'Est (branche Nord), dans le voisinage de Saint-Mihiel.

La libération totale du territoire allait d'ailleurs donner à ce travail de reconstitution des voies de navigation intérieure une ampleur considérable, car on se trouvait en présence d'un millier de kilomètres de voies navigables impraticables, avec un nombre encore supérieur d'ouvrages à reconstruire. Ce devait être l'œuvre de l'année 1919, mais le Service de l'exploitation des voies navigables avait, dès 1918, pris ses dispositions pour que la remise en exploitation de ces voies put se faire aussi rapidement que possible, dès qu'elles seraient libérées. Il avait constitué sur de nombreux points des approvisionnements de matériel de chantier et de matériaux de construction, fers et aciers pour fermeture de barrages, arrache-pieux, moto-pompes, bétonnières, appareils de levage et de manutention, fait construire des vantaux d'écluses et des ponts-levis qu'il n'y avait plus qu'à mettre en place, étudié des ponts provisoires avec passes navigables pour remplacer les ponts détruits, préparé du matériel pour les divers systèmes de touages à rétablir ; notamment pour les deux souterrains du canal de Saint-Quentin, pour l'établissement du halage électrique sur le canal latéral à l'Oise et sur le canal de Saint-Quentin entre Janville et Étrun. Un Service spécial avait en outre été créé, auprès du Service de la navigation de la Belgique à Paris, pour centraliser toutes les commandes de matériel et d'outillage destinées à la reconstitution des voies navigables.

## Le trafic des voies navigables

Ainsi que l'on a pu s'en rendre compte au cours de cette étude, le principal effort de la Commission militaire de navigation, puis de l'exploitation militaire des voies navigables, a constamment tendu, depuis les premiers mois de la guerre et pendant toute sa durée, au développement du trafic sur la Seine, constituant le ressort de la première inspection principale de l'exploitation commerciale des voies navigables. Cet effort a porté à la fois sur l'augmentation des transports par eau au départ des ports de Rouen et du Havre, et au départ du port de Paris.

En ce qui concerne les transports au départ de Rouen et du Havre, il a eu pour conséquence d'accroître d'une façon considérable le pourcentage des transports par eau sur la Basse-Seine par rapport aux transports par voie de fer. Ce pourcentage, qui était normalement de 50 à 60 pour 100 avant la guerre, s'est élevé à certains moments, notamment en novembre 1917, jusqu'à 85 pour 100.

Le Seine, entre Rouen et Paris, a d'ailleurs fourni, pendant toute l'année 1918, le trafic le plus élevé auquel elle ait jamais fait face. Ce trafic, qui a dépassé 680.000 tonnes par mois en eaux normales, a même atteint 735.000 tonnes en juin 1918. Quant à la capacité journalière d'enlèvement pour la Seine, son maximum a été de 45.000 tonnes.

Le tableau ci-dessous, qui groupe les tonnages totaux remontés sur la Basse-Seine, au cours des années 1913 à 1918, donne une mesure des résultats acquis, surtout si l'on considère que le trafic des années de guerre a affecté presque en entier le parcours total de la voie, ce qui correspond à des tonnages kilométriques notablement supérieurs :

| | | |
|---|---|---|
| 1913 | 3.491.739 | tonnes |
| 1914 | 3.087.509 | — |
| 1915 | 5.182.164 | — |
| 1916 | 6.206.700 | — |
| 1917 | 6.360.004 | — |
| 1918 | 7.714.000 | — |

Le tonnage de 1918 représente donc une augmentation de 121 pour 100 par rapport à celui de 1913.

L'accroissement du tonnage a été surtout important pour les charbons, qui de 1.860.074 tonnes en 1913, sont montés à 4.986.057 tonnes en 1918, soit une augmentation de 170 pour 100.

Quant aux expéditions par eau au départ de Paris, à peu près inexistantes avant la guerre, elles ont atteint successivement 25.000 tonnes par mois en 1916, 40.000 tonnes en 1917 et 90.000 tonnes en 1918 ; le mois de mai 1918 a même donné 123.000 tonnes. Parmi les principaux

courants de transports organisés au départ de la région parisienne, on peut indiquer les transports d'obus à destination de Montluçon, de ferrailles à destination du Creusot, de fils de fer de Juvisy à Montargis, de cuivre, de bouteilles vides d'eaux minérales ; les transports de terre et de tourbe sur le canal de l'Ourcq ; un Service de brouettage de charbon et de coke pour la Société du Gaz de Paris.

La deuxième inspection commerciale se trouvait placée dans des conditions un peu particulières, les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, qui la constituaient, se trouvant provisoirement séparées, du fait de l'occupation allemande, des autres voies navigables du territoire. Parmi les transports organisés, on peut signaler, outre de très importants transports militaires, des transports de betteraves pour les sucreries et distilleries, des transports de houille en provenance des mines sur les ports d'exportation, des transports pour le ravitaillement de la population civile, et parmi ces derniers, ceux intéressant le sanatorium de Zuydcoote, les tramways de Dunkerque, l'asile d'aliénés de Saint-Venant, les municipalités d'Hazebrouck, Steenbecque, Boulogne-sur-Mer, Houlle, Hondschoote, Aire, Blandecque, Tournahem, Coulogne, Bierne, Thiennes, Saint-Omer, Guines, le ravitaillement de la région d'Armentières, les Services accélérés bi-hebdomadaires entre Dunkerque, Béthune et Calais, entre Dunkerque et Hazebrouck, Dunkerque et Estaires, Dunkerque et la frontière belge.

Dans la troisième inspection, qui s'étendait sur la région de l'Est, on a surtout développé les courants de transports suivants : houille d'importation anglaise au départ de Rouen, à destination des diverses usines de l'Est précédemment alimentées en charbons d'origine allemande, Marnaval, Neuves-Maisons, Pompey, les forges de la région de Saint-Dizier, les usines Peugeot à Beaulieu, le groupement charbonnier du Doubs ; houille des mines de Blanzy à destination des gares régulatrices de Gray et de Saint-Dizier, de l'Arsenal de Besançon, du groupement charbonnier de la Haute-Saône ; fonte au départ de Rouen à destination de diverses usines de l'Est ; billettes d'acier et blooms des usines de Neuves-Maisons pour le Havre et Montataire ; obus de Foug, Nancy et Saint-Dizier, à destination de l'Arsenal de Lyon, Paris et Rouen ; matériaux d'empierrement pour les besoins des armées en provenance de Lyon, Roanne, Nevers, à destination de la région de Vitry ; castine d'Einville (Meuse) au Creusot ; laitier de Frouard et de Pompey à destination des usines à ciment de Vitry et de Donjeux ; sable de Pont-Varin à destination de Saint-Étienne du Rouvray ; billettes d'acier de Marnaval à destination des usines de Guérigny. L'accroisement du trafic a été surtout sensible sur la Marne, où il est passé de 964.658 tonnes en 1913 à 1.194.728 tonnes en 1918, soit une augmentation de 24 pour 100.

Dans la quatrième inspection, Centre et Sud-Est, il convient de noter les transports de charbons, au départ de Montceau-les-Mines, pour Bourges, Lyon, Dijon, Saint-Dizier et Gray, au départ des mines de la Machine (près Decize) pour le Creusot, Bourges, Tours, Vierzon, au départ de Dompierre-sur-Besbre, port qui dessert les mines de Bort et au départ de la Valteuse, port qui dessert les mines de Perracy ; au départ de Rouen pour Roanne, Lyon, etc... ; de bois des canaux du Nivernais, d'Orléans et de Berry sur Sens, Montereau, Montargis, Paris, Lyon et Besançon ; de terres réfractaires au départ de Dion et de Beulon à destination d'Écuelles, Montereau, Ivry, Bellevoye (Jura), Écuisses et Paray-le-Monial ; d'eaux minérales de Roanne sur Paris ; de macadam pour la zone des armées au départ de Lyon, Roanne, Auxerre, vers Vitry-le-François et Bonneuil ; de chaux et ciments de Beffes et de Palinges, de tuiles, briques et produits de tuilerie au départ de Digoin sur la région de Paris et sur l'Arsenal de Roanne ; d'obus du Havre et de Paris sur Montluçon avec transport d'acier au retour de Montluçon sur Paris ; d'aciers ou de minerais de Marseille vers Givors, Lyon et le Creusot ; de pyrites brutes de Roanne sur divers centres (Montargis, Paris, etc...), et retour des pyrites grillées sur le Creusot ; de sable de Nemours sur Rouen, Montluçon, Roanne et le Creusot ; de vins au départ de Beaucaire sur Lyon, Paris et la région de l'Est.

La cinquième inspection, Sud-Ouest, s'est surtout occupée des transports réguliers au départ de Bordeaux, de farines, céréales, sucres, huiles de palme et graisses de palmistes, alcools, métaux et nitrates, par la Gironde, le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, sur Toulouse, Montauban, Agen et Castelsarrazin ; de vins et de houille au départ de Cette et de Toulouse, avec transport de fourrages et de fûts vides au retour sur Cette. Elle a également organisé des transports de bois de mines et de construction, de charbon, de castine et de blé, dans la région de Bayonne, par l'Adour, la Midouze et les Gaves réunis.

Quant à la sixième inspection, elle opérait sur un réseau, où par suite de la pénurie extrême de matériel, les ressources des transports par eau étaient fort limitées, canaux de Bretagne, Loire, Maine, Mayenne, Sarthe. Elle n'en a pas moins obtenu des résultats fort intéressants, notamment en ce qui concerne les transports de charbons, de céréales et de matériaux de construction

Il est difficile d'abandonner la question des courants de transport par eau créés ou développés pendant la guerre, sans mentionner spécialement les transports de macadam à destination de la zone des armées, organisés au départ des trois principaux centres de chargement d'Auxerre, de Roanne et de Lyon. Les transports de macadam atteignirent dès 1915, 150.000 tonnes et prirent une extension considérable,

240.000 tonnes en 1916, 430.000 tonnes en 1917, 351.000 tonnes en 1918. Le nombre des bateaux, qui leur était régulièrement affectés, s'élevait en décembre 1918, époque à laquelle ils ont été supprimés, au chiffre global de 445. En vue d'assurer une utilisation complète de ce matériel, les bateaux chargeaient en retour du sel de Meurthe-et-Moselle à destination de Lyon et du Midi, du charbon de Montceau-les-Mines pour Roanne ou Lyon, des castines ou des ferrailles pour le Creusot, etc...

Depuis l'année 1914 jusqu'en 1918, il n'a pas été possible d'établir de statistiques du trafic pour les voies navigables situées en pays envahi, non plus que pour celles de la zone des armées, soumises à un régime exclusivement militaire. Pour l'ensemble des autres voies, qui représentent une longueur de 9.300 kilomètres sur le développement total de 11.316 kilomètres, que nous avons indiqué au chapitre premier, les résultats généraux du trafic ont été les suivants. Nous rappellerons qu'en 1913, dernière année d'exploitation normale le tonnage total des marchandises transportées à toutes distances sur les voies navigables françaises s'élevait à 41.896.754 tonnes. Les voies sur lesquelles on a pu continuer à se documenter d'une façon complète pendant les années de guerre ne fournissaient dans ce trafic total que 23.944.435 tonnes. Ce tonnage tomba en 1914, où l'ouverture des hostilités arrêta à peu près complètement la navigation pendant cinq mois, à 16.267.897, soit une réduction de 32 pour 100. L'année 1915, encore plus faible, ne donne que 13.320.035 tonnes. Puis le trafic s'est relevé progressivement jusqu'en 1918 :

| | |
|---|---|
| 1916 | 15.142.350 tonnes |
| 1917 | 16.076.120 — |
| 1918 | 17.762.538 — |

Ce dernier chiffre accuse une majoration de 29 pour 100 sur le résultat de 1915 et une réduction de 26 pour 100 seulement sur 1913.

Certains ports fluviaux ont vu plus que doubler en 1918 les tonnages qu'on y manutentionnait en 1913. L'augmentation a atteint pour quelques-uns 258 pour 100 (Vitry-sur-Seine, Port-à-l'Anglais). Les ports de Villeneuve-le-Roi et de Bonneuil, qui n'existaient pas en 1913, ont fait en 1918 respectivement 650.000 et 800.000 tonnes.

Un effort considérable a donc été réalisé, pour obtenir des voies de navigation intérieure, depuis le début de la guerre, tous les résultats qu'elles étaient susceptibles de donner et toute l'aide qu'elles pouvaient apporter à l'exécution des transports intéressant la vie du pays. Il résulte assez clairement, de l'exposé qui a été fait des situations parfois angoissantes se succédant aux diverses étapes de la crise des transports, que l'action administrative ne pouvait pas se dispenser d'intervenir. Les modalités de cette intervention et la mesure dans laquelle devait

s'exercer cette action ont été à maintes reprises fortement discutées par les intéressés. Un certain nombre d'entre eux ont soutenu en particulier que le rôle de l'autorité militaire aurait dû se borner à restituer aux transporteurs leurs moyens d'action en personnel et en matériel, mais en leur laissant toute liberté pour leur emploi. Cette opinion résiste difficilement à l'examen. Indépendamment des besoins militaires, qui ne pouvaient être subordonnés aux convenances des particuliers, même les mieux intentionnés, les besoins civils, dont la distinction était d'ailleurs parfois difficile, ne pouvaient pas davantage être abandonnés à eux-mêmes, par suite de la situation spéciale que créait la prédominance des demandes de transport sur les possibilités d'exécution. Pour ne citer qu'un ordre de faits, le maintien de la liberté commerciale absolue devait entraîner fatalement l'ajournement indéfini de la traction pour les bateaux, dont le remorquage était le moins profitable, puisqu'il s'en présentait suffisamment d'autres pour occuper tous les remorqueurs, ainsi que la subordination des transports vitaux, mais ne pouvant supporter un fret élevé, aux transports somptuaires, conclus à des prix particulièrement rémunérateurs. L'action administrative s'imposait, tant pour obtenir la rentrée du personnel mobilisé, la remise en état et le développement du matériel, la réparation et l'amélioration des voies d'eau, que pour en organiser rationnellement l'exploitation, et l'on doit reconnaître que le régime, qui, en ce qui concerne l'exécution proprement dite des transports, ménageait dans une large mesure la liberté des transporteurs, notamment des principales entreprises de traction et de remorquage, constituait pour tous une solution fort satisfaisante du problème. On verra d'ailleurs un peu plus loin la très grande majorité des intéressés y revenir spontanément à la fin de 1919, sans y rien modifier d'essentiel, pour sortir d'une situation encore difficile, alors que cette organisation ne constituait plus pour eux une obligation.

---

## CHAPITRE VI

### La période d'après-guerre

#### La reconstitution des voies libérées

L'année 1919 s'est caractérisée par l'effort considérable accompli en vue de la reconstitution rapide dans les régions libérées des voies de transport de toute nature et notamment des voies navigables. Sur tout le territoire, qui avait été longuement occupé par les armées allemandes, on retrouvait la totalité des ponts effondrés, la majeure partie des écluses bouleversées jusqu'aux fondations ; les ouvrages d'alimentation et d'évacuation d'eau, les revêtements bétonnés étaient disloqués ou détruits ; des arbres, des matériaux précipités par l'ennemi, des bateaux au nombre de plus de cinq cents, troués par les obus ou volontairement échoués, obstruaient la cuvette. Le tableau ci-dessous indique toute l'importance des ruines, que l'on avait à constater :

| Service de navigation | Longueur des voies détruites (kilomètres) | Ouvrages d'art détruits |
|---|---|---|
| Nord et Pas-de-Calais | 368 | 418 |
| Navigation entre la Belgique et Paris | 392 | 380 |
| Ardennes | 179 | 224 |
| Somme | 70 | 59 |
| Région de l'Est | 27 | 39 |
| Totaux | 1.036 | 1.120 |

Notamment 200 kilomètres au moins de cuvette devaient être déblayés et remis en état de façon complète ; 450 ponts, dont 300 en métal et quelques-uns de très grandes dimensions, 115 écluses, dont 43 écluses doubles, devaient être reconstruits entièrement. Les premières évaluations faites chiffraient la dépense totale de restauration à 200.000.000.

Il faut d'ailleurs ajouter à cette liste le canal du Nord, qui était en pleine construction en 1914, et qui, utilisé comme tranchée, a été à peu près complètement détruit.

Une vingtaine d'unités militaires furent immédiatement mises en

chantier et affectées aux travaux suivants : remise en état du canal d'Aire jusqu'aux rivages miniers de Béthune (terminée dans les premiers jours de décembre 1918) ; réfection de la ligne de l'Oise entre Compiègne et Tergniers ; déblaiement de la rivière d'Aisne canalisée ; remise en état du canal de l'Aisne à la Marne jusqu'à Reims ; réfection du canal de l'Est (branche Nord) à l'amont de Verdun ; rétablissement des communications entre la France et l'Alsace-Lorraine par les canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin. L'effectif total des travailleurs militaires, employés à la remise en état des voies navigables, atteignait 3.500 hommes au début de décembre 1918. Mais ce nombre devait être sensiblement réduit par la mobilisation prochaine des vieilles classes. Aussi le ministre des Travaux publics prit-il concurremment des mesures pour faire marcher de front avec les travaux entrepris par l'autorité militaire d'autres travaux exécutés sous sa direction par la main-d'œuvre civile.

Le 29 novembre 1918, M. Claveille réunit en conférence les ingénieurs en chef des régions libérées du Nord et de l'Est avec un certain nombre d'entrepreneurs de travaux publics et leur donna les directives suivantes : « Pour marcher rapidement dans ce travail d'extrême urgence, les ouvrages des pays dévastés seront divisés en groupes territoriaux ayant chacun à sa tête un ingénieur des Ponts et Chaussées et un certain nombre d'entrepreneurs de travaux publics collaborant avec l'ingénieur. Ceux-ci seront choisis autant que possible parmi les entrepreneurs de la région. Après avoir examiné et déterminé ce qu'il y a à faire dans un groupe, les entrepreneurs, chacun selon sa spécialité et selon les ouvrages qui lui seront attribués, se mettront immédiatement à l'œuvre. Un peu plus tard, lorsque la possibilité en apparaîtra, on fera des marchés sur des lots de travaux ; mais au début il faut se mettre au travail sans aucune formalité dans une collaboration constituant une régie à base de bonne volonté. »

A la suite de cette conférence, on décida de répartir les travaux en trente-huit secteurs. Chaque secteur était confié à un entrepreneur distinct. Les premiers marchés provisoires furent passés le 13 décembre. Les titulaires de ces marchés procédèrent immédiatement à la reconnaissance de leurs secteurs et à l'organisation de leurs chantiers, recrutement du personnel, rassemblement des baraquements, de l'outillage, commande des matériaux, avec le programme de rétablir avant toutes choses la circulation des bateaux dans le plus court délai possible. L'emploi de tout le matériel, l'activité de tout le personnel devaient être concentrés au début vers ce but unique. Une fois le passage des bateaux rendu possible, on reviendrait, s'il était nécessaire, pour parachever les points défectueux.

Malgré les difficultés auxquelles on se heurta sur tous les points pour l'approvisionnement des baraquements et des camions, sans lesquels il était impossible d'organiser un chantier, douze secteurs étaient en marche normale au 15 janvier 1919 et les entreprises employaient déjà à cette date de 3.500 à 4.000 ouvriers ; on atteignit 20 à 25.000 ouvriers au cours de l'année.

Dès le 22 décembre 1918, la circulation avait pu être reprise, avec le tirant d'eau normal, sur le canal de la Marne au Rhin, à la suite de l'achèvement des travaux de restauration entre Bauzemont et Lagarde ; on avait retrouvé en bon état les réservoirs de Gondrexange et de Rechicourt, qui alimentent le bief de partage, ce qui permit de rétablir immédiatement les communications par voie d'eau avec l'Alsace-Lorraine. Le 22 février 1919, les canaux d'Hazebrouck étaient reconstitués. Le 1er mars, le canal du Rhône au Rhin ouvrit une deuxième communication sur l'Alsace-Lorraine. La ligne Béthune-Lille fut remise en eau le 1er mai avec un premier mouillage de 1 m. 20 environ, puis le 1er juin le canal de la Sambre à l'Oise jusqu'à La Fère, le 16 juin le canal de l'Aisne à la Marne entre Condé et Reims et le canal de l'Est (branche Nord) à l'aval de Charleville.

On poussait activement la reconstitution de la grande ligne de navigation Dunkerque-Paris. Ouverte de Béthune à Bauvin au début de mai, puis de Bauvin à Douai le 11 juin, continuée le 1er août par la remise en service de l'Escaut entre Cambrai et Étrun et du canal de Saint-Quentin, ébauchée le 20 août par la réouverture du canal de la Sensée au tirant d'eau de 1 m. 30, réalisant la jonction des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais avec le réseau général, elle se termina le 5 octobre par le rétablissement sur toute la ligne du mouillage normal.

Le canal de la Somme avait également été ouvert le 1er août de Saint-Simon à Ham, le 1er septembre de Ham à Péronne et le 6 octobre sur toute sa longueur. Le 11 août, on accédait par l'Aisne canalisée à Soissons et le 1er septembre, par le canal latéral à l'Aisne, jusqu'à Berry-au-Bac. Le 15 août, on ouvrit le canal de la Haute-Deule de Lille à Wambrechies et la Lys d'Armentières à Comines ; le 23 août, le canal de l'Est (branche Nord) de Verdun à Charleville. Une première liaison par eau avec la Belgique se trouvait ainsi réalisée. Elle fut rapidement suivie d'une seconde, celle de la Sambre, qui, poussée jusqu'à Ribemont, le 1er août, atteignit la frontière belge le 1er septembre. Mais il fallut attendre au 28 septembre le rétablissement de la Sambre belge, pour que les premiers convois de houille puissent se mettre en route par la voie directe de Charleroi sur Paris.

Le 1er décembre, on rendit à la navigation la Lys d'Aire à Houplines,

le canal de la Basse-Deule sur toute sa longueur, le 15 décembre la Scarpe supérieure, le 1er janvier 1920 le canal de Mons à Condé. Il ne restait plus à reconstituer à cette date dans toute la région du Nord qu'une soixantaine de kilomètres de voies navigables, comprenant la Scarpe inférieure entre Marchiennes et Fort-de-Scarpe, la Lys canalisée d'Houplines à Comines, l'Escaut d'Etrun à Valenciennes, les canaux de Lens et de la Souchez. A ces voies venaient encore s'ajouter dans d'autres régions le canal de l'Oise à l'Aisne, le canal de l'Aisne à la Marne entre Reims et Berry-au-Bac, le canal latéral à l'Aisne entre Berry-au-Bac et Vieux-les-Asfeld, le canal des Ardennes. Leur achèvement fut l'œuvre des premiers mois de 1920, sauf pour le canal de l'Oise à l'Aisne, dont la restauration a été ajournée pour des raisons spéciales.

Au 31 décembre 1920, sur un total de 1.036 kilomètres de canaux ou rivières, impraticables à la navigation au moment de l'armistice, 961 kilomètres lui étaient rouverts, avec des profondeurs, qui, sans atteindre toujours le minimum réglementaire de 2 mètres, permettaient néanmoins le passage de la péniche de 300 tonnes à charge réduite. Sur 1.120 ouvrages détruits ou endommagés, 914 étaient rétablis, un grand nombre d'entre eux d'ailleurs comme ouvrages provisoires seulement, leur restauration dans la forme définitive devant encore constituer une entreprise à lointaine échéance. Les dépenses totales effectuées pour la reconstitution des voies navigables des régions libérées représentaient, au 31 décembre 1920, 214.000.000 de francs, leur dotation pour l'exercice 1921 était encore de 85.000.000.

### Le programme d'extension et d'amélioration des voies navigables

Par suite du rattachement à la France des voies navigables d'Alsace-Lorraine, la consistance du réseau français, en y comprenant le Rhin depuis le confluent de la Lauter jusqu'à la frontière suisse, s'est trouvée portée à 17.400 kilomètres, dont 11.791 kilomètres fréquentés effectivement par la navigation et 5.282 kilomètres accessibles aux péniches de 300 tonnes.

La question de l'adaptation des diverses voies de communication au développement économique, qui devait résulter du retour à l'état de paix, n'avait pas été sans préoccuper de longue date le ministère des Travaux publics. Dès le 4 novembre 1915, il avait invité le conseil général des Ponts et Chaussées à en entreprendre l'étude, en procédant à une révision des travaux en cours d'exécution ou en projet, dans le sens des mesures propres à favoriser ce développement et à faciliter la reprise intensive des affaires industrielles et commerciales.

L'une des premières questions mises au point fut l'amélioration du canal du Rhône au Rhin, qui présentait, en raison du retour de l'Alsace à la France, une urgence et un intérêt de premier ordre. Le Conseil supérieur des Travaux publics, dans sa séance du 27 février 1919, émit l'avis qu'il convenait de mettre immédiatement cette voie navigable au gabarit nécessaire pour le passage des péniches de 300 tonnes. Le marché sommaire des travaux à exécuter entre Besançon et Montreux-Château, strictement nécessaires pour obtenir ce résultat, réalisation du tirant d'eau de 2 m. 20, modification des ponts, allongement des écluses, présenté à la date des 8-10 mars 1919, fut approuvé par une décision ministérielle du 13 mars suivant et mis sans délai en exécution. Le Commissaire général de la République à Strasbourg prenait, le 27 mai 1919, une décision analogue en ce qui concerne la partie du canal, située sur le territoire d'Alsace-Lorraine, entre Mulhouse et Montreux-Château et pour l'embranchement d'Huningue. Ce programme fut complété par un avant-projet des 19 février-2 mars 1920, comportant l'ouverture de nouvelles dérivations dans le département du Doubs et du Haut-Rhin, pour faciliter le passage des bateaux, dont la circulation devient très difficile en rivière du Doubs, dès que les eaux s'élèvent, et réduire sensiblement les interruptions annuelles de la navigation. Enfin une décision ministérielle du 28 mars 1919 invita les ingénieurs à étudier la substitution au canal actuel du Rhône au Rhin d'une voie navigable à grand rendement, accessible aux péniches de 600 tonnes. Le 3 juin 1920, eut lieu à Mulhouse la cérémonie d'inauguration de l'ouverture du canal du Rhône au Rhin aux péniches de 300 tonnes pour la section alsacienne. On arriva au même résultat dans la section française à la fin de l'année 1920. La voie se trouvait ainsi rouverte sur toute sa longueur ; mais il reste encore à améliorer l'alimentation du bief de partage, à approfondir certains passages dans la rivière du Doubs et à y créer quelques dérivations, pour permettre en tout temps la circulation de bout en bout des bateaux au tirant d'eau de 1 m. 80.

Le Conseil supérieur des Travaux publics a également émis un avis favorable à la canalisation, en aval de Metz, à travers le bassin ferrifère, où elle est encore impropre à toute navigation, jusqu'à Koenigsmaker, à 10 kilomètres au delà de Thionville, sur une longueur totale de 46 kilomètres, de la Moselle, travail déjà prévu, avant la séparation de l'Alsace et de la Lorraine, par un décret du 10 avril 1867, et à la création des canaux de l'Orne et de la Feutsch, destinés à compléter la liaison du Rhin au réseau navigable français. Dans sa séance du 23 décembre 1920, il s'est prononcé pour la mise en état de navigabilité du Rhin et la mise en valeur de ses forces motrices, entre Bâle et Strasbourg, au moyen d'un canal latéral présentant des largeurs de 86 mètres au plafond et de

124 mètres au plan d'eau, avec une profondeur de six à sept mètres, à construire sur la rive alsacienne, de préférence au projet de canalisation du fleuve dans son lit même au moyen de barrages et d'écluses.

Le gouvernement français avait déposé, le 2 décembre 1919, un projet de loi relatif aux travaux à entreprendre, tant sur les chemins de fer que sur les voies navigables, pour faciliter les échanges entre le bassin de la Sarre et l'Est de la France. Ce projet a été retiré par un décret du 5 mai 1920, et remplacé, en ce qui concerne les voies navigables, par un nouveau projet de loi, portant la date du 11 octobre 1921, qui comporte la substitution au halage par chevaux du halage électrique sur berge, le doublement des écluses, pour le gabarit des péniches de 300 tonnes, l'élargissement des passages rétrécis les plus gênants, qui, comme les écluses uniques, limitent le débit de la voie, sur les canaux de la Marne au Rhin et des Houillères de la Sarre, dont les ressources alimentaires seront en même temps accrues, travaux correspondant à une dépense de 400 millions de francs ; la canalisation de la Moselle entre Metz et l'aval de Thionville avec écluses permettant éventuellement l'accès des chalands type Rhin de 1.200 tonnes, travaux représentant une dépense de 66.000.000 de francs.

Étant donné l'intérêt supérieur pour le relèvement national, que présentent les travaux en question, « tant pour accélérer le rattachement économique de l'Alsace et de la Lorraine à la mère patrie, que pour permettre l'acheminement vers l'ancien territoire des tonnages considérables de charbons que la France doit tirer du Bassin de la Sarre pendant qu'elle en est en possession, et recevoir du Bassin de la Ruhr par la voie du Rhin où il est nécessaire qu'elle implante solidement son pavillon, et pour faciliter aussi l'expédition des minerais de fer lorrains, soit en sens inverse comme fret de retour, soit vers nos ports comme fret d'exportation, au plus grand profit de notre change », le projet de loi du 11 octobre 1921 n'hésite pas à prévoir que l'État doit « assumer, s'il le faut, toute la charge d'une dépense, dont doit ultérieurement profiter la nation entière (1) ».

La partie des sommes nécessaires, à laquelle ne pourraient faire face les ressources du budget, serait obtenue par des avances remboursables, qui lui seraient faites dans ce but par les départements, les villes, les Chambres de commerce ou par l'Office national de la navigation, suivant le mode prévu par le projet de loi du 29 juillet 1920 sur les moyens financiers d'exécution des grands travaux de l'État. On a toutefois ajouté dans le cas présent, aux collectivités admises à faire des avances, les consortiums particuliers qui offriraient d'apporter à l'État l'aide de leur

(1) Exposé des motifs du projet de loi du 11 octobre 1921.

trésorerie ; cette addition vise spécialement les groupements qui viendraient à se constituer pour établir et exploiter la traction électrique, qui comporte à elle seule une dépense de 70.000.000 de francs.

L'aménagement de la Seine, entre Bougival et Rouen, avec réalisation d'un mouillage de 4 m. 50, a fait l'objet d'une décision ministérielle en date du 22 mars 1919, qui a invité les ingénieurs à poursuivre l'étude des avant-projets définitifs.

L'aménagement du Rhône, de la frontière suisse à la mer, au triple point de vue des forces motrices de la navigation, des irrigations et autres utilisations agricoles a été décidé par une loi en date du 21 mai 1921, qui prévoit que l'ensemble des travaux à effectuer (dépense de l'ordre de grandeur de 3.000.000.000 de francs) fera l'objet d'une concession unique, consentie à l'ensemble des collectivités intéressées ; avec garantie de l'État pour l'intérêt et l'amortissement du capital obligations.

Une Commission interdépartementale de l'aménagement du Rhône, qui groupe toutes les collectivités et industries intéressées, s'est réunie à Paris, au début de 1922, en vue d'étudier les mesures à prendre pour la souscription des 360.000.000 de francs, qui doivent constituer le capital actions de la future compagnie nationale du Rhône.

Les travaux à entreprendre pour la mise au gabarit de la péniche de 300 tonnes, sur le canal de Berry (261 kilomètres, 160.000.000) ; le canal du Nivernais (178 kilomètres, 70.000.000) ; le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne (473 kilomètres, 270.000.000), ont été pris en considération par une décision ministérielle du 12 février 1920. Ils ont fait l'objet d'un projet de loi, en date du 11 octobre 1921, actuellement soumis au Parlement, qui prévoit que leur exécution sera réglée d'après les efforts financiers de l'État et des intéressés, le concours de ces derniers devant surtout porter sur l'outillage de la voie, comme installations de port et équipement de halage électrique.

Cette même décision du 12 février 1920 a également prescrit des études pour la transformation d'un certain nombre de voies navigables en vue de leur permettre de recevoir des bateaux de 600 tonnes. Outre le canal du Rhône au Rhin, dont il a déjà été question ci-dessus, elle a classé dans cette catégorie le canal du Nord, la jonction du Rhin à la Seine, la jonction du Bassin Lorrain, de la Sarre et du Rhin avec le réseau du Nord de la France et avec Dunkerque.

La question a été résolue en principe pour le canal du Nord, dont les travaux de construction ont été repris en adoptant un profil permettant le passage des bateaux de 7 m. 50 de largeur et d'un tonnage utile de 600 tonnes à l'enfoncement de 2 mètres, et en doublant les écluses projetées pour le passage des convois de deux bateaux de 300 tonnes par une écluse de 8 m. 50 de largeur sur 65 mètres de longueur utile.

### Le matériel fluvial. — L'Office national de la navigation

On évalue à 2.000 unités, représentant environ 540.000 tonnes, le manquant de la flotte fluviale française du fait des événements de guerre. Pour suppléer à ce déficit, le Service de l'Exploitation militaire des voies navigables s'est préoccupé dès l'armistice de récupérer les bateaux français immobilisés depuis 1914 sur le territoire belge. A la suite d'une conférence tenue à Dunkerque, le 5 février 1919, des dispositions ont été prises pour organiser, avec le concours de l'Office national de la navigation, le retour rapide en France, par la voie du Rhin, des péniches françaises retenues en Belgique, en attendant le rétablissement des voies directes de communication par eau entre ce pays et la France. Ces bateaux étaient acheminés vers Dordrecht et formés en convois remontant le Rhin jusqu'à Strasbourg. Le voyage s'effectuait à vide, les péniches ne pouvant supporter la navigation à charge à la remonte sur le Rhin. A Strasbourg l'administration intervenait pour leur procurer un fret de retour en France, généralement du charbon à prendre à Sarrebruck. Un certain nombre de bateaux fluviaux ont également été rapatriés par voie de mer d'Ostende à Dunkerque. Ces opérations ont permis de faire rentrer en France, tant par la voie du Rhin que par la voie de mer, 257 péniches.

Il s'agissait d'autre part de mettre les mariniers ou les sociétés propriétaires de bateaux détruits en état de se procurer de nouvelles unités et de reprendre leur profession. L'article 20 de la loi du 17 Avril 1919 sur la réparation des dommages causés par les faits de guerre prévoit, pour l'instruction et l'appréciation des dommages de guerre causés aux bateliers et entreprises de transport par voies navigables et de remorquage, l'institution d'une Commission spéciale, siégeant à Paris, au ministère des Travaux publics. Cette Commission, constituée en juillet 1919, a été transférée en 1921 au ministère des régions libérées. La marche des affaires, un peu lente au début, parce que le Service de greffe de la Commission n'avait pas été constitué sur des bases suffisamment larges, s'est sensiblement accélérée depuis un an. Sur 4.000 affaires inscrites au rôle, la moitié environ se trouvera liquidée à la fin de 1922.

Pour permettre aux mariniers, qui ne peuvent faire l'avance des frais nécessaires, la constitution de leurs dossiers de dommages de guerre, le ministère des Régions libérées a chargé l'Office national de la navigation de leur consentir dans ce but des avances dans les conditions prévues par une circulaire du 25 avril 1919. L'Office a également été autorisé par une décision ministérielle du 12 décembre 1919, à consentir aux petits mariniers, propriétaires de deux bateaux au plus, et pour le remplace-

ment d'un seul bateau, des avances dont le maximum est fixé à 10.000 francs. Il est intervenu auprès du ministère des Régions libérées pour faire adopter le principe d'avances spéciales aux mariniers dépourvus d'agrès et de mobilier par faits de guerre ; les avances pour remplacement d'agrès peuvent atteindre 5.000 francs et sont faites soit en nature, soit en argent ; les avances sur mobilier détruit peuvent atteindre 1.000 francs pour le marinier et 200 francs pour chaque personne à sa charge. Toutes ces avances doivent venir en déduction des indemnités qui pourront être allouées pour dommages de guerre.

Les ministères des Travaux publics et des Régions libérées se sont entendus d'autre part pour autoriser, en application de l'article 46 de la loi du 17 avril 1919, l'attribution aux mariniers français dépossédés de leurs bateaux pendant la guerre, de bateaux de remplacement provenant du matériel fluvial à céder par l'Allemagne à la France, en vertu du traité de paix. Cette mesure a été étendue aux bateaux ennemis séquestrés en France et en Alsace-Lorraine.

Le traité de Versailles a reconnu que la France, en devenant à nouveau puissance riveraine du Rhin, avait un besoin immédiat d'un outillage rhénan lui permettant de participer au transport du trafic en provenance ou à destination de ses ports sur le Rhin et l'article 357 du traité a prescrit que l'Allemagne céderait à la France des bateaux et des remorqueurs avec leurs agrès et apparaux, en bon état et capables d'assurer le trafic commercial sur le Rhin, le soin de régler le montant et le détail de cette cession, eu égard aux besoins légitimes des parties intéressées, devant être confié à un arbitre désigné par le gouvernement des États-Unis.

L'arbitre, M. Walker D. Hines, a rendu le 8 janvier 1921 sa sentence, qui fixe la part de la France à 305.000 tonnes de chalands du Rhin et 25.000 HP de remorqueurs, ces attributions étant notamment faites sous la forme de 75 pour 100 des actions d'une Société allemande et des biens d'une autre Société allemande à Rotterdam, de façon que la France se trouvât en possession d'installations dans les ports allemands et hollandais, indispensables à la navigation française. Un décret du 20 décembre 1920 avait prévu que l'Office national de la navigation pourrait être chargé, au nom et pour le compte de l'État français, de tout ou partie des droits que celui-ci tient de l'article 357 du traité de Versailles, en ce qui concerne les remorqueurs, chalands, installations et parts d'intérêts dans les sociétés de navigation, à céder par l'Allemagne. C'est en effet cet organisme qui est intervenu pour l'exploitation provisoire de ces biens à mesure de leur remise par l'Allemagne. En principe le matériel chalands doit être rétrocédé par l'État à un certain nombre de sociétés constituées par des industriels français, le matérie

remorqueurs à une Société unique, qui prendra le nom de Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin, et qui recevra en outre tous les droits de la France sur les installations des ports allemands et de Rotterdam. L'Office national de la Navigation assure la location provisoire aux intéressés des éléments qui doivent leur être définitivement attribués et le contrôle de leur gérance provisoire, en attendant que ces attributions aient reçu la sanction de l'approbation du gouvernement français. Il administre lui-même un certain nombre de remorqueurs, devenus en excédent sur la Seine, qu'il a envoyés dès le début de l'année 1921 sur le Rhin inférieur.

Le traité de Versailles, en son paragraphe 6 de l'annexe 3 de la partie VIII, a également prescrit une deuxième catégorie de livraisons de matériel fluvial par l'Allemagne. Il s'agit du matériel destiné à compenser les pertes du tonnage fluvial subies par la batellerie française du fait de la guerre et qui n'auraient pas pu être réparées par simples restitutions. Les deux gouvernements français et allemand se sont mis directement d'accord sur le programme des livraisons à faire de ce chef par ce dernier.

Cet accord arrête définitivement à 540.000 tonnes le montant de ces pertes, qui seront compensées de la façon suivante ; 18.000 tonnes de péniches et 6.000 tonnes de bateaux campinois, 2 bateaux à passagers, 6 pontons-grues, un chantier de réparations à Duisbourg, fournis en échange de 69.500 tonnes de péniches ; 100.000 tonnes de chalands du Rhin fournis en remplacement de 100.000 tonnes de péniches; enfin, en compensation de 346.500 tonnes de péniches, des constructions neuves représentant 20.000 tonnes de chalands du Rhin, 9.600 tonnes de chalands de 600 tonnes type belge, 630 péniches type flamand, 9 remorqueurs à aube du Rhin, 8 ponts-roulants de déchargement.

Ces dernières livraisons d'un matériel neuf à construire devant comporter d'assez longs délais (1), le gouvernement français a racheté vers la fin de 1919 une grande partie du matériel anglais approvisionné dans le nord de la France, comprenant 10 remorqueurs à vapeur, 20 péniches automotrices, 198 péniches ordinaires en acier, mixtes ou en bois. Ce matériel a été remis à l'Office national de la navigation, pour être en partie géré par lui et utilisé pour les Services des régions libérées, en partie remis aux mariniers sinistrés en remplacement de leurs bateaux perdus pendant la guerre. Il est venu s'ajouter au matériel déjà géré par l'Office, comprenant 11 remorqueurs achetés par la France à la Hollande au cours de la guerre, les 17 remorqueurs belges de Verdun démontés et remis en service sur le réseau général des voies navigables, et en outre les unités

(1) Au 1er janvier 1923 il n'avait encore été livré que cent cinquante-six péniches neuves type flamand.

des programmes de constructions neuves de l'État pour 1917 et 1918, au fur et à mesure de leur sortie des chantiers.

C'est ainsi qu'au 31 décembre 1919, la flotte de l'Office national de la navigation, en service pour la plus grande partie sur la Basse-Seine et la Seine maritime, comprenait 60 remorqueurs, dont 50 à vapeur, et 10 à moteur Diesel, représentant une puissance totale de 24.700 HP, et 69 chalands, représentant un tonnage total de 42.500 tonnes, et qu'elle se trouva portée au 31 décembre 1920 à 98 remorqueurs, dont 80 à vapeur et 18 à moteur Diesel, représentant une puissance totale de 41.000 HP, et 154 chalands, représentant un tonnage total d'environ 500.000 tonnes.

La mise en service et l'exploitation commerciale de ce matériel considérable devinrent au cours des années 1919 et 1920 la principale préoccupation de l'Office, dont le compte hors-budget prit un développement parallèle, se chiffrant par un total (recettes et dépenses) de 189.000.000 de francs au 31 décembre 1919 et de 302.000.000 de francs au 31 décembre 1920. Elles en arrivèrent même à absorber d'une façon à peu près complète son activité, l'Office se transformant, un peu par la force des choses, en une grosse maison de transports par eau et de remorquage. Sous cette nouvelle forme il rendit d'ailleurs de très importants services à la batellerie au cours de la crise aiguë des transports de l'hiver 1919-1920, surtout comme entreprise de remorquage, tractionnant par moments sur la Basse-Seine jusqu'à 95 pour 100 des péniches du port de Rouen, délaissées par l'industrie privée, dont la préférence allait aux chalands.

Mais il devenait en même temps pour les autres maisons un concurrent redoutable et son nouveau rôle ne tarda pas à amasser contre lui de violents orages. L'opposition des sociétés de navigation, qui s'était maintenue assez discrète pendant l'année 1919, grossit progressivement au cours de l'année 1920, à mesure que la réduction des transports par eau vint augmenter pour elles les difficultés de la lutte commerciale, et finit par se traduire en une vive campagne devant le Parlement, pour obtenir la liquidation de la flotte de l'Office, « considérée comme constituant une source de dépenses injustifiées pour le pays, tout en nuisant à la prospérité des transports par eau ». Certains allaient même jusqu'à réclamer la suppression de l'Office.

Les attaques dirigées contre l'Office national de la navigation ne devaient pas aboutir ; elles ne tenaient pas compte des services qu'il avait rendus et de ceux qu'il était encore appelé à rendre, tant comme modérateur des prix de traction et de fret que comme élément régulateur dans les périodes d'à-coups, qui se reproduisent fatalement à certains intervalles, pour les transports essentiels à la vie économique du pays. D'autre part il était facile d'établir que le budget des exploitations

de l'Office s'équilibrait sans aucun appel au secours financier de l'État. Un nouveau décret du 22 décembre 1920, abrogeant son décret constitutif du 23 septembre 1912, n'a fait qu'en confirmer les clauses essentielles, en y apportant quelques précisions et en étendant les attributions du directeur en matière financière, de façon à les adapter à son rôle industriel et commercial singulièrement élargi.

On dut néanmoins reconnaître qu'il existait quelque chose de fondé dans les critiques formulées par les entreprises de transport fluvial, en ce qui concerne la concurrence qui leur était faite par un organisme d'État, dont les charges et les responsabilités ne peuvent être assimilées aux leurs propres, et que ce n'est pas avec ce principal objectif que l'Office avait été créé par l'article 67 de la loi de finances du 27 février 1912. Le principe de la liquidation de sa flotte a donc été admis, mais, en raison de la situation difficile du marché financier, au moment où l'on prenait cette décision, une cession générale n'aurait pu s'opérer que dans des conditions désastreuses pour l'État et l'en envisagea tout d'abord pour cette opération la formule de l'amodiation de la totalité de la flotte par les soins de l'Office et à son profit. Les recettes ainsi assurées devaient être utilisées aux objets pour lesquels avait été créé le budget de l'Exploitation des voies navigables, et dont les principaux sont l'organisation de services de halage pour permettre le développement du trafic sur les voies où il n'est pas suffisant pour tenter les initiatives privées ; les essais de nouveaux outillages (propulseurs, tracteurs mécaniques...) ; l'acquisition d'outillages, de port notamment, en cas d'insuffisance de l'initiative privée ; la création d'organes de renseignements pour la batellerie (bureaux, bulletins, etc...), les dépenses de la statistique de la navigation. Ultérieurement, en raison de propositions d'achat assez avantageuses produites par un consortium de Sociétés de transport, on a adopté une solution mixte, qui comporte la vente d'une partie de la flotte de l'Office et l'amodiation du reste aux conditions que nous venons d'indiquer. Les opérations de cette liquidation sont actuellement en cours.

### L'exploitation. — Le service central d'exploitation des voies navigables. — Le retour a la liberté commerciale

On pouvait se demander, à la suite de la signature de l'armistice, si le moment n'était pas venu de rendre à la navigation une certaine liberté, sans attendre l'achèvement de la démobilisation du pays. Le ministère des Travaux publics saisit la Commission consultative, instituée près du chef de l'Exploitation militaire des voies navigables, d'un

projet de décret, analogue à celui que l'on préparait au même moment pour les chemins de fer, qui devait immédiatement abroger pour les voies navigables une partie de la réglementation de guerre. Dans sa séance du 18 janvier 1919, la Commission émit à l'unanimité l'avis, que l'Exploitation des voies navigables ne pouvait en aucune façon être assimilée à celle des chemins de fer, dont les modalités sont fixées par un cahier des charges ; que la liberté complète ne pouvait être rendue immédiatement à la batellerie, en raison de la nécessité d'assurer certains transports par priorité et de la perturbation considérable que la mesure envisagée apporterait dans le marché des frets ; enfin qu'une liberté relative de la navigation n'était pas réalisable dans la pratique. Bref la Commission concluait nettement au maintien provisoire du statu quo, mais réclamait le dépôt prochain d'un projet de loi, déterminant le régime d'Exploitation des voies navigables pour la période transitoire, qui devait s'étendre entre le décret de cessation des hostilités et la reprise du régime normal.

La réglementation de l'Exploitation militaire des voies navigables demeura donc intégralement en vigueur pendant toute la première partie de l'année 1919. Un projet de loi organisant pour une période maxima d'une année un régime de réglementation atténuée fut immédiatement préparé, et, après adhésion du Comité consultatif de la navigation intérieure et du Conseil supérieur des Travaux publics, déposé sur le Bureau de la Chambre des députés le 8 avril 1919. Mais ce projet de loi rencontra une certaine opposition devant la Commission des Travaux publics et la Chambre se sépara sans avoir pu le discuter. C'est ainsi que le régime du retour à la liberté complète succéda sans transition, pour les usagers des voies navigables, au régime de la réquisition, lorsque prit fin, le 24 octobre 1919, le Service de l'Exploitation militaire.

Par un arrêté du 22 octobre 1919, M. Claveille, ministre des Travaux publics, avait confié la mission de recueillir sa succession à un Service central d'Exploitation des voies navigables, chargé avec le concours de l'inspection de l'Exploitation commerciale, de prendre toutes les mesures nécessaires pour que le public put continuer à utiliser les organisations existantes et d'assurer le meilleur rendement des voies navigables en « facilitant notamment l'exécution des transports intéressant la reconstitution des régions libérées, le ravitaillement, la reconstitution industrielle, l'approvisionnement en combustibles et, d'une manière générale, toute la vie économique du pays ».

Le nouveau Service se trouvait placé dans une situation assez difficile. D'une part, en effet, il ne disposait plus de la réquisition, qui avait été le moyen d'action essentiel de l'Exploitation militaire ; d'autre part la hausse de plus en plus anormale du prix des combustibles ten-

dait à imprimer aux prix de fret une allure semblable, en même temps que les difficultés d'application au personnel de la batellerie de la loi du 22 avril 1919 sur la journée de huit heures suscitaient dans le personnel des entreprises de navigation de la Seine et du Rhône une vive effervescence, qui se traduisit dès le début de novembre par une véritable grève perlée, réduisant dans des proportions considérables le rendement de ces deux voies de navigation. Cette grève perlée devait même aboutir, malgré l'intervention d'un décret du 28 novembre 1919, réglementant l'application de la journée de huit heures au personnel de la batellerie, à la grève générale effective de ce personnel en janvier-février 1920, arrêtant pendant un mois tous les transports par eau.

Cependant les usagers de la voie d'eau n'avaient pas été sans s'inquiéter eux-mêmes des conséquences fâcheuses, qui pouvaient résulter, en cette période troublée, d'un passage trop brusque de la réglementation exceptionnelle, basée sur la réquisition au cours de la guerre, au régime normal du temps de paix. Ils proposèrent spontanément la création d'une organisation nouvelle, fondée sur le consentement mutuel des intéressés, et qui aurait pour objectif de fixer à tout moment les prix normaux de traction et de fret, d'appliquer les priorités d'affrètement et de remorquage aux marchandises urgentes, de gérer les opérations des Bureaux de Tour d'affrètement et de remorquage, de veiller au maintien de l'application des conventions d'affrètement et lettres de voiture types, de prendre toutes mesures utiles en vue d'activer les opérations de transport par eau. L'adhésion de l'Administration fut immédiatement accordée à ce programme et des Commissions régionales de l'Exploitation des voies navigables furent instituées, à Rouen, Le Havre, Lille, Nancy, Roanne. Une Commission centrale (1), chargée de coordonner les opérations des Commissions régionales, se réunit à Paris le 12 novembre 1919, adopta un règlement provisoire d'exploitation basé sur les principes ci-dessus exposés et tint jusqu'à la fin de décembre une séance hebdomadaire sous la présidence du chef du Service central de l'Exploitation des voies navigables.

Mais il suffit de quelques semaines pour mettre en évidence les imperfections d'une telle organisation, dont l'unique valeur reposait sur le consentement mutuel des intéressés. Quelque intéressante qu'ait pu être cette tentative, et malgré les efforts réels faits tant par les principales compagnies de navigation, que par les syndicats de petits mariniers, pour atteindre le résultat cherché, elle devait échouer devant le

(1) La Commission centrale comprenait les délégués des principaux syndicats intéressés, Syndicat général de la Marine, Syndicat de la Batellerie, Union des usagers des voies navigables pour les Compagnies de transport, Syndicat général de la petite batellerie et Groupement général de la batellerie pour les petits patrons mariniers.

manque de discipline des petits mariniers. En période de crise de transports, comme celle que l'on traversait, le régime des accords bénévoles ne pouvait permettre, faute de sanctions, de maintenir une exploitation satisfaisante des voies navigables, ni même d'assurer bien souvent des transports indispensables dans l'intérêt du pays. Le cas se présenta notamment au port du Havre. Deux bateaux inscrits au Bureau de tour, invités à exécuter d'office deux transports de première urgence, céréales pour le ravitaillement de Paris, qui leur revenaient de par leur rang d'inscription, s'y étant refusés et ayant été pour ce motif exclus du Bureau de tour, tous les autres bateaux mirent le Bureau à l'index et l'on se trouva au début de décembre dans cette situation paradoxale au port du Havre, 75 bateaux vides, 70 bateaux chargés comme allèges de marchandises du ravitaillement, sans qu'il fut possible d'obtenir un départ pour la région parisienne. Des faits analogues se reproduisaient à Dunkerque pour les transports de céréales, à Roanne pour les transports de charbons.

On reconnut que le rétablissement de certaines règles essentielles, applicables à tous sans exception, que l'institution de sanctions, se substituant à celles qui résultaient du droit de réquisition dans le régime de l'état de guerre, s'imposaient immédiatement et le ministre des Travaux publics fit prendre, le 31 décembre 1919, un décret rétablissant le fonctionnement obligatoire des Bureaux de Tour d'affrètement, l'emploi obligatoire des conventions types d'affrètement, les tarifs maxima de traction et de fret, en vue de l'exécution par priorité des transports intéressant l'approvisionnement en combustibles, le ravitaillement général du pays, et la reconstitution des régions libérées. Ce décret avait au préalable recueilli l'adhésion du Comité consultatif de la navigation intérieure. Quelques semaines plus tard, en vue de briser la grève générale du personnel de la batellerie, une loi du 7 février 1920 vint rendre provisoirement au gouvernement, jusqu'au 30 juin de la même année, le droit de réquisition sur les transports par voies navigables dans les formes et conditions prescrites par la loi du 3 juillet 1877 et le décret du 2 août 1877. La Commission militaire de la navigation avait été reconstituée depuis le 31 décembre 1919. Chargée de l'application de la loi du 7 février 1920, elle fit afficher dès le 8 février un avis de réquisition immédiate de la batellerie, suivant les modalités du décret du 31 décembre 1919, pour l'exécution des transports des charbons, engrais, essences et combustibles, denrées de ravitaillement et autres matières nécessaires à l'approvisionnement du pays. L'ordre d'exécution fut suivi par tous d'une façon véritablement exemplaire, sans aucune exception. Dès le 11 février les transports par eau reprenaient sur l'ensemble du territoire et pendant quelques mois ce fut le retour au régime de l'Exploi-

tation militaire des voies navigables, sous la direction du chef du Service central d'Exploitation des voies navigables, Commissaire technique pour la navigation dans la Commission militaire, avec le concours de la Commission consultative des voies navigables, réunie à nouveau chaque semaine à cet effet.

L'un des principaux soucis du Service central d'Exploitation depuis sa création fut l'adaptation des tarifs de traction et de fret aux variations constantes, résultant tant des exigences du personnel des divers ordres au point de vue des salaires que de la hausse persistante des prix du combustible. Si l'on prend par exemple le cas de la Seine, où tous les bateaux sont remorqués et où par suite le prix du charbon constitue un élément essentiel du prix de fret, on constate que le prix de fret de Rouen à Paris à la remonte, qui évoluait avant la guerre de 3 fr. 50 à 5 francs par tonne, d'après la saison et l'état des eaux, et qui s'était élevé progressivement à une moyenne de 6 fr. 50 en 1916, 9 francs en 1918, 14 francs en 1919, a subi depuis novembre 1919 une ascension considérable suivant de près celle des prix du charbon. Malgré la règle qu'on s'était fixée, de ne pas dépasser les limites raisonnables de rémunération du matériel, du personnel et de la traction, on a dû atteindre 17 fr. 85 le 15 novembre 1919, 29 fr. 40 le 10 décembre, 32 francs le 1er février 1920. Tous les efforts à partir de cette date ont tendu à ne pas dépasser ce maximum, alors que les prix d'avant-guerre, qui étaient pour le charbon de 30 à 35 francs par tonne et pour la briquette de 20 à 34 francs, passaient en juin 1920, pour la briquette anglaise, à peu près uniquement employée sur la Basse-Seine, à 500 francs.

Ce résultat était d'autant plus indispensable à atteindre que la crise des transports par voie ferrée commençait à s'atténuer. Les chemins de fer arrivaient à livrer dans des délais de plus en plus réduits la totalité du matériel qui leur était réclamé.

Le commerce et l'industrie, servis dans des conditions à peu près satisfaisantes, n'avaient plus aucune raison de recourir aux transports par eau devenus plus onéreux et ceux-ci devant leurs prix de fret élevés voyaient fuir une grande partie de leur clientèle. C'est seulement à partir de juillet 1920 que la baisse des prix du charbon permit de réagir également sur ceux des frets. Le prix maximum du transport de la tonne de Rouen à Paris fut ramené à 24 fr. 50 le 1er juillet, 22 fr. le 1er août, 20 fr. 30 le 1er septembre. Ces prix n'en demeuraient pas moins supérieurs à ceux de la voie ferrée, dont la concurrence continuait à s'exercer redoutable pour la voie d'eau.

Aussi, à partir du 30 juin 1920, date de l'expiration des pouvoirs de réquisition délégués temporairement au gouvernement par la loi du 7 février 1920, les intéressés commencèrent-ils à manifester nettement le

désir de voir se restreindre la réglementation des voies navigables, qu'ils avaient librement acceptée au cours de l'hiver 1919-1920. Les circonstances s'y prêtaient, la crise commerciale et industrielle qui s'amorçait ayant déterminé rapidement un ralentissement général des transports de toutes natures. Aussi l'administration des Travaux publics accepta-t-elle sans difficulté d'entrer dans cette voie. Les transports sur la Seine se trouvant les plus atteints, on supprima d'abord les tours de remorquage de Rouen et du Havre, qui n'étaient plus nécessaires, puis on arrêta au 1er septembre 1920 les opérations de la Caisse de compensation des surestaries de Rouen, et quelques semaines plus tard un décret du 2 novembre 1920 suspendit partiellement, à partir du 15 novembre suivant, les effets du décret du 31 décembre 1919. Les prix maxima de traction et de fret disparaissaient, les Bureaux de tour d'affrètement perdaient leur caractère obligatoire pour demeurer seulement facultatifs ; étaient seulement maintenus les types obligatoires de conventions d'affrètement et de lettres de voiture.

Un second décret, en date du 11 janvier 1921, a achevé de rétablir la liberté commerciale pour les transports par eau, en abrogeant définitivement le décret du 31 décembre 1919 et les règlements pris en vue de son application, dont les dispositions ne pouvaient se justifier qu'en raison des circonstances exceptionnelles créées par le prolongement de la crise des transports au cours de la période d'après-guerre. Toutefois l'expérience des dernières années avait amené tous les intéressés à reconnaître combien il était désirable de maintenir d'une façon durable aux opérations commerciales d'affrètement et de transport par eau le bénéfice des principes de bon ordre et d'équité, dont on s'était inspiré dans l'élaboration des règlements de guerre, d'empêcher le retour des abus maintes fois constatés sous le régime de liberté absolue d'avant 1914, d'organiser en un mot la liberté rendue à ces transports. D'accord avec le sentiment général des usagers de la voie d'eau, exprimé par le Comité consultatif de la navigation intérieure, le décret du 11 janvier 1921 organisait donc une réglementation d'un caractère permanent ne résultant plus, comme les précédentes, des pouvoirs temporaires de réquisition accordés au gouvernement pour faire face aux nécessités nées de la guerre, mais s'inspirant uniquement de ses pouvoirs généraux de police, en attendant l'établissement par le législateur d'un véritable code fluvial, qui manque jusqu'à ce jour à la navigation intérieure française et dont la préparation prochaine était arrêtée en principe.

Le décret fixait donc les stipulations minima à insérer tant dans les conventions d'affrètement que dans les lettres de voiture, mais en n'imposant toutefois à l'avenir de types obligatoires que pour ces dernières pièces, qui seules doivent être présentées aux agents de l'administration.

Un arrêté ministériel du 14 juin 1921 a approuvé ces types obligatoires de lettres de voiture, ainsi qu'un modèle facultatif de convention d'affrètement, reproduisant les stipulations minima du décret et spécialement recommandé aux intéressés. D'autre part les Bureaux de tour d'affrètement ne pouvant être maintenus avec un caractère obligatoire, le décret donnait cependant aux intéressés la faculté de constituer eux-mêmes, dans les principaux centres de déchargement, des organismes analogues, sous le simple contrôle de l'administration. Les anciens Bureaux administratifs devaient être conservés jusqu'au 1er juillet 1921, pour permettre aux nouveaux organismes de se constituer. Nous devons d'ailleurs ajouter que jusqu'ici les intéressés n'ont manifesté que fort peu d'empressement à utiliser la faculté, qui leur était ainsi accordée, sauf dans la région du Nord, où l'Office des Transports de la région économique de Lille a pris à cœur l'organisation de bureaux d'affrètement placés sous la direction des Chambres de commerce à Dunkerque, Calais, Béthune, Lille et Douai.

Un arrêté ministériel du 4 juillet 1921 a supprimé à cette même date du 1er juillet le Service central d'Exploitation des voies navigables, qui avait ainsi terminé sa mission de liquidation des réglementations de guerre et de retour pour les transports par eau au régime de la liberté commerciale organisée. Cet arrêté consacrait en même temps la disparition des inspections principales de l'Exploitation commerciale des voies navigables, dont le rôle, depuis le retour au régime normal, se trouvait singulièrement réduit.

---

## CONCLUSIONS

Il serait d'ailleurs erroné de supposer que le retour à la liberté commerciale ait suffi pour rétablir *ipso facto* les transports par eau dans leur situation intégrale d'avant-guerre. La navigation intérieure avait été désorganisée d'une façon trop grave par suite de la mobilisation de son personnel en 1914, les pertes subies au cours de la guerre, tant en personnel qu'en matériel étaient trop importantes pour qu'il put en être autrement. Il y a lieu de remarquer que les pertes en matériel résultant directement d'actes de guerre (destructions par le feu, prises de l'ennemi, etc...), se sont encore accrues de celles de tous les bateaux déjà anciens, qui, faute d'entretien pendant plusieurs années, se sont trouvés prématurément hors d'usage et ont dû être déchirés avant d'avoir atteint l'âge normal de la retraite et également de celles correspondant à l'arrêt complet pendant ces mêmes années des constructions neuves destinées à remplacer les bateaux, que leur âge appelait à être normalement retirés de la circulation. Le recensement de la batellerie exécuté en 1921 ne fait plus apparaître sur la totalité des voies navigables françaises, y compris celles d'Alsace et de Lorraine, que 11.467 bateaux de transport ordinaire, dont 10.530 bateaux français montés par 11.474 mariniers, contre 15.141 bateaux, dont 12.483 bateaux français montés par 14.575 mariniers, en 1912. Par contre le nombre des bateaux de commerce à propulsion mécanique est passé de 738, d'une force totale de 95.296 chevaux-vapeur, en 1912, à 1.048, d'une force totale de 153.005 chevaux-vapeur en 1921.

D'autre part, si le rétablissement de la navigation a pu se faire assez rapidement, dans le courant des années 1919 et 1920, sur le plus grand nombre des voies navigables détruites, on ne doit pas perdre de vue que, pour faire vite, on a dû assez largement recourir au provisoire et n'exécuter que l'essentiel, pour permettre à la circulation des bateaux de reprendre, en se réservant de revenir par la suite compléter la reconstitution de chaque voie. Il en résulte que, sur un grand nombre de points, les conditions offertes à la navigation ne sont pas encore aussi favorables qu'avant 1914 et que la vitesse des bateaux s'en ressent, ce qui contribue pour une certaine part, avec l'ensemble des conditions

économiques générales, au relèvement du prix des transports par eau et rend fréquemment plus difficile et plus ingrate la concurrence entre ces transports et ceux de la voie ferrée.

On a indiqué que le prix du fret par tonne transportée entre Rouen et Paris, qui s'établissait avant la guerre entre 3 fr. 50 et 5 francs, avait varié en 1920 de 20 à 32 francs ; il est encore fixé actuellement aux environs de 14 à 15 francs. On constate une majoration encore plus accentuée pour les prix de fret des charbonnages du Nord à Paris, qui ont quadruplé et, d'une façon générale, pour tous les prix de transport sur les voies navigables françaises.

On ne doit donc pas s'étonner que, dans ces conditions, réduction du matériel et du personnel, difficultés de circulation, augmentation des prix de fret, le tonnage total des marchandises transportées annuellement par voie d'eau n'ait pas encore pu rattraper celui de l'année 1913, qui atteignait 41.893.754 tonnes. Nous avons indiqué que ce tonnage après s'être réduit à 16.267.897 tonnes en 1914, puis à 13. 320.035 tonnes en 1915, s'était relevé progressivement à 15.142.350 tonnes en 1916, 16.076.120 tonnes en 1917 et 17.762.538 tonnes en 1918. Pour les années qui suivent la fin de la guerre, on arrive à 17.809.240 tonnes en 1919, 23.235.227 tonnes en 1920, 19.472.416 tonnes en 1921 (année de sécheresse exceptionnelle où la navigation s'est trouvée arrêtée sur la plupart des canaux pendant plusieurs mois), et enfin 30.375.301 tonnes en 1922. Ainsi ce dernier résultat, quatre ans après la fin des hostilités, ne représente encore qu'à peine les 3/4 de celui de 1913.

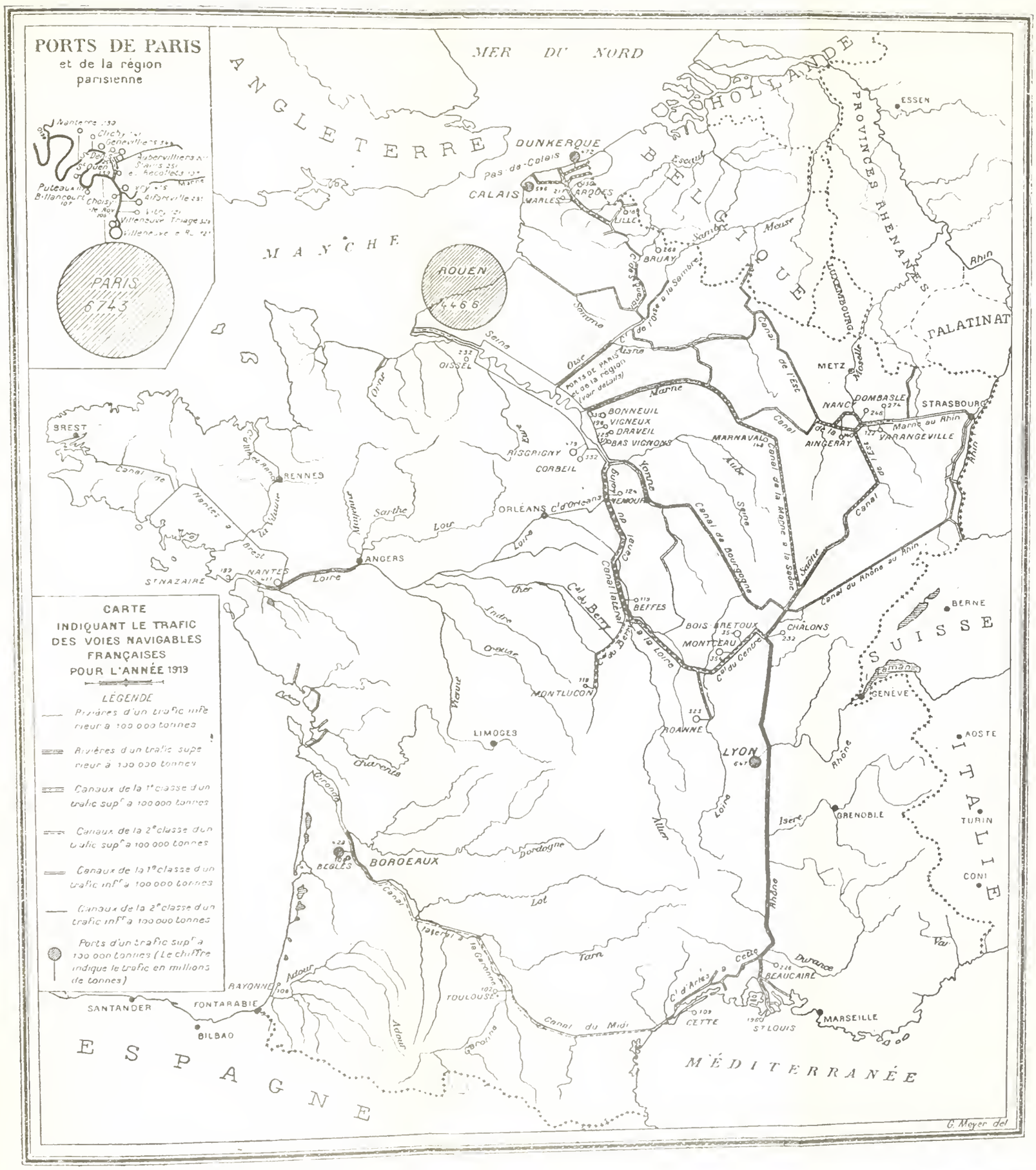
On peut se faire une idée par ces chiffres des répercussions qu'a exercées la guerre sur la navigation intérieure en France et des pertes subies, tant par les transporteurs du fait de la réduction des tonnages transportés, que par les propriétaires de la marchandise du fait de l'élévation des prix de transport. Il convient d'y ajouter les retards considérables apportés dans l'achèvement des ouvrages, qui se trouvaient en cours d'exécution en 1914, canal du Nord, canal de Marseille au Rhône, canal de Montbéliard à la Haute-Saône.

On peut il est vrai admettre en balance, au bénéfice de la navigation, un certain nombre de travaux exécutés pendant la guerre et qui consistent surtout dans la création de nouveaux ports fluviaux (Conflans, Gennevilliers, Villeneuve-le-Roi, sur la Seine ; Bonneuil, Vitry-le-François, sur la Marne ; St-Jean-de-Losne sur la Saône), dans le développement des installations des ports existants (Rouen, Paris, Lyon...), dans l'établissement de raccordements ferrés, d'outillages divers. On a poursuivi, sur la grande ligne de Paris aux charbonnages du Nord, l'installation jusqu'à l'Oise de la traction électrique, qui existait déjà entre Béthune et l'Escaut. On a amélioré les communications avec les

régions désannexées d'Alsace et de Lorraine par les canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin. Mais, sans méconnaître l'importance de ces avantages, il n'est pas contestable qu'ils sont loin de représenter à beaucoup près pour la navigation l'équivalent des pertes subies, du trouble profond déterminé par la guerre, dont l'influence ne peut manquer de se faire sentir encore pendant de longues années sur nos transports par eau.

---

CARTE
DES
VOIES NAVIGABLES
FRANÇAISES
SIGNES CONVENTIONNELS
RÉGION DU NORD
ABORDS DE PARIS
ANGLETERRE
MANCHE
ALLEMAGNE
SUISSE
ITALIE
ESPAGNE
MÉDITERRANÉE
LONDRES
GAND
ANVERS
BRUXELLES
LIEGE
HASSELT
MAESTRICH
COLOGNE
COBLENTZ
MANHEIM
AMIENS
ROUEN
CAEN
BAR-LE-DUC
TROYES
CHAUMONT
COLMAR
BALE
BESANÇON
AUXERRE
NEVERS
LYON
GENEVE
ANNECY
NANTES
RENNES
VANNES
QUIMPER
LA ROCHELLE
NIORT
BORDEAUX
PERIGUEUX
AGEN
MONTAUBAN
MONT-DE-MARSAN
TOULOUSE
MONTPELLIER
CARCASSONNE
MARSEILLE
G. Meyer del.


PORTS DE PARIS
et de la région parisienne
PARIS 6743
ROUEN 4466
MER DU NORD
ANGLETERRE
HOLLANDE
BELGIQUE
PROVINCES RHENANES
LUXEMBOURG
PALATINAT
SUISSE
ITALIE
ESPAGNE
MÉDITERRANÉE
MANCHE
DUNKERQUE
CALAIS
Pas-de-Calais
ARQUES
MARLES
LILLE
BRUAY
ESSEN
METZ
NANCY
DOMBASLE
STRASBOURG
VARANGEVILLE
AINGERAY
MARNAVAL
BONNEUIL
VIGNEUX
DRAVEIL
BAS VIGNOLS
RISGRIGNY
CORBEIL
OISSEL
PORTS DE PARIS et de la région (voir detail)
BREST
RENNES
ORLÉANS
ANGERS
NANTES
ST NAZAIRE
BEFFES
BOIS-GRETOUX
MONTTEAU
CHALONS
MONTLUCON
ROANNE
LIMOGES
LYON
GENÈVE
BERNE
AOSTE
TURIN
CONI
GRENOBLE
BORDEAUX
BEGLES
BAYONNE
FONTARABIE
SANTANDER
BILBAO
TOULOUSE
CETTE
ST LOUIS
BEAUCAIRE
MARSEILLE
Canal du Midi
Canal latéral à la Garonne
Canal du Berry
Canal de Bourgogne
Canal de l'Est
Canal de la Marne à la Saône
Canal du Rhône au Rhin
Canal de la Sambre à l'Oise
Canal de Nantes à Brest
Canal d'Arles à Bouc
Canal de la Vilaine
Canal du Centre
Canal d'Orléans
Canal latéral à la Loire
Canal de la Marne au Rhin
Canal de l'Ourcq
Canal de l'Aisne à la Marne
Canal de la Meuse
Canal de la Moselle
Canal de la Seine à l'Escaut
Canal de la Vesle
Canal de la Sarthe
Canal de la Mayenne
Canal de la Vilaine
Canal de la Loire
Canal du Rhône au Rhin
Canal de la Garonne
Canal du Midi
Canal d'Arles à Bouc
Canal du Centre
Canal de la Marne au Rhin
Canal de l'Est
Canal latéral à la Garonne
Canal du Berry
Canal d'Orléans
Canal latéral à la Loire
Canal du Rhône au Rhin

# INDEX


A

**Achères**, 77.
**Adour**, 5, 81.
**Affrètements**. Affréteurs, 13, 14, 35, 38, 41, 42, 43, 47; 55-57; 63, 66, 97, 98, 100, 101.
**Agents commerciaux** de l'exploitation commerciale, 47.
**Aisne**, 5, 24, 77, 78, 85, 86.
**Allèges**, 41, 52, 98.
**Allemagne**, 91-93.
**Alsace-Lorraine**, 85-89, 92, 102, 104.
**Aménagement** : du Rhône, 90 : — de la Seine, 90 ; — des voies navigables, 74-77.
**Andelys** (Les), 74.
**Angleterre**, 34, 73.
**Anjou**, 5.
**Après-guerre** (Période de l'—), 2, 84-101.
**Ardennes**, 84.
**Arles**, 8.
**Armées**, 1, 21-24, 29, 31, 60, 66-69, 74, 80, 84.
**Armentières**, 24, 86.
**Armistice**, 69-71, 74-76; 84-87, 91, 95.
**Arrêtés** des : 24 novembre 1914, 22 ; — 10 mars 1915, 31 : — 2 novembre 1915, 39-42 ; — 13 février 1917, 44 ; — 28 mars 1917, 46 ; — 11 août 1917, 45 ; — 4 avril 1918, 45; — 6 juillet 1918, 47; — 18 juillet 1918, 48 ; — 24 août 1918, 48 ; — 26 août 1918, 48 ; — 22 octobre 1919, 96 ; — 14 juin 1921, 101 ; — 4 juillet 1921, 101.
**Arrivages** (de marchandises), 8.
**Assurances**, 34.
**Ateliers** de réparation, 24, 33, 52-54, 70 ; leurs emplacements, 71 ; 85, 93.
**Atlantique**, 4.
**Auxerre**, 81.
**Avis** : 56 ; — 2 novembre 1915, 40, 41 ; — 8 juillet 1918, 51 ; — 20 septembre 1918, 64 ; — 27 février 1919, 88.

B

**Bâle**, 88.
**Barèmes du fret**, 66 (et voir : tarifs des transports).
**Barrages**, 24, 78, 89 ; — d'Evry, 75.
**Basse-Seine** (voir : Seine).
**Bateaux**, 3, 4, 6, 7, 16, 18, 20, 24-28, 30, 32, 33, 36, 40-42, 46, 50-53, 55, 56, 58, 59, 64, 70-74 ; 78, 82, 84, 88 ; 91-95 ; 99, 102 ; — allemands, 6 ; — belges, 6 ; — français, 6, 7 ; — en bois, 7 ; — de construction métallique, 7 ; — à propulsion mécanique, 7, 70-71 ; 102.
**Batellerie** : civile, 17, 19 ; — fluviale, 3, 5, 6, 15, 31, 33, 46, 47, 66 ; 70-74 ; 93-96 ; Petite —, 31, 38.
**Bayonne**, 5, 81.
**Belfort**, 10.
**Belgique**, 5, 24, 34, 84, 86, 91.
**Berry-au-Bac**, 86, 87.
**Besançon**, 10, 20, 81, 88.
**Béthune**, 24, 66, 80, 85, 86, 101, 103.
**Biefs**, 23.
**Blessés** (transport des), 20.
**Bonneuil** (Port de), 76, 81, 82, 103.
**Bordeaux**, 5, 7, 23, 25, 47, 81.
**Bougival**, 74, 90.
**Bourges**, 20, 81.
**Bourgogne**, 10.
**Brest**, 5.
**Bretagne**, 5, 81.
**Briare**, 40.

**Bureaux de tour** d'affrètement, 43, 55-57; 58, 60, 66, 97, 98, 100, 101; — de la marine, 47; — des charbons, 63, 64.

C

**Caisse commune** des Sociétés adhérant à la convention de la Basse-Seine, 31.
**Caisse de compensation** des surestaries de Rouen, 59-61; 100.
**Calais**, 5, 14, 24, 66, 80, 101.
**Calfatage**, 30.
**Cambrai**, 8, 86.
**Canaux**, 5-9, 11, 13, 24, 46; 75; leur reconstitution, 77-78; 84-87; 103; — canal des Ardennes, 5, 87; — d'Aire, 8, 85; — de l'Aisne à la Marne, 24, 77, 78, 85-87; — du Berry, 8, 10, 75, 90; — de Bourgogne, 11, 22, 40; — du Centre, 9, 11; — du Charolais, 11; — Crozat, 11; — de la Basse-Deule, 86, 87; — de l'Est, 23, 24, 71, 72, 77, 78, 85, 86; — de Franche-Comté, 11; — d'Ille et Rance, 73, 75; — latéral à l'Aisne, 77, 78, 86, 87; — latéral à la Garonne, 5, 48, 81, 90; — latéral à la Marne, 24, 36, 71, 77, 78; — latéral à l'Oise, 8, 24, 77, 78; — du Languedoc, 11; — du Loing, 11; — de la Marne au Rhin, 8, 9, 24, 36, 77, 85, 86, 89, 104; — de la Marne à la Saône, 24, 36, 48, 77; — de Marseille au Rhône, 9, 11, 103; — de Montbéliard à la Haute-Saône, 9, 103; — du Midi, 5, 6, 11, 48, 75, 81, 90; — de Mons à Condé, 87; — du Nivernais, 40, 50, 73, 90; — du Nord, 9, 11, 72, 84, 90, 100; — du Nord-Est, 10, 12; — de l'Oise à l'Aisne, 24, 77, 87; — d'Orléans, 11, 50; — de l'Oureq, 8; — du Rhône à Cette, 11, 48; — du Rhône au Rhin, 10, 22, 24, 48, 77, 85-88, 90, 104; — de la Robinne, 75; — de Saint-Quentin, 8, 11, 13, 77, 78, 86; — de Saint-Dizier à Wassy, 71; — de la Sambre à l'Oise, 11, 86; — de la Sensée, 8, 86; — de la Somme, 77, 86; — de Tancarville, 60, 72.
**Canaux flottables**, 3; — navigables, 3, 4.
**Capitaines**, 27, 30, 33, 34, 61, 68, 69.
**Cette**, 6, 47, 81.
**Chalands**, 26, 33, 38; utilisation intensive des —, 59-61; 62, 63; 71-74; — de 1.200 tonnes, 89, 93; 92-94.
**Chalon-sur-Saône**, 40.
**Chambres** : d'affrètement, 38; — de commerce, 11, 14, 22, 23, 47, 49, 76, 89, 101; — de navigation, 13.
**Chantiers de réparation** (voir : ateliers de —).
**Charbon** (voir : combustibles).
**Charente**, 5, 75.
**Charenton**, 44, 48, 66, 70.
**Chargement**, 3, 24, 27, 30, 37, 40-42, 50, 62; délais de —, 62-64; 66, 75.
**Charguéraud**, 31, 44.
**Charleville**, 86.
**Charpentiers** en bateaux, 30, 54, 68-71.
**Château-Thierry**, 78.
**Chauffeurs**, 27, 30, 68-70.
**Chauny**, 11.
**Chef de l'Exploitation militaire des voies navigables**, 44-46, 49-51, 53, 57, 63, 95.
**Chef du service central de l'exploitation des voies navigables**, 97, 99.
**Chemins de fer**, 1, 6, 21-23, 30, 34, 45-51, 54, 63, 67, 75-77, 79, 89, 96, 99, 103;
**Chômage**, 37.
**Circulaires** des : 12 octobre 1914, 25; — 23 octobre 1914, 23; — 16 décembre 1914, 27, 28; — 30 juillet 1915, 33; — 25 septembre 1915, 35; — 23 octobre 1915, 35; — 29 octobre 1915, 35; — 29 janvier 1916, 52; — 14 mai 1917, 52; — 25 juillet 1917, 49; 13 février 1918, 53; — 25 avril 1919, 21.
**Circulation** des bateaux, 29, 33, 52; — de nuit, 61-62; 85, 86; 102, 103.
**Claveille**, 48, 50, 62, 85, 96.
**Colbert**, 11.
**Combustible**, 20, 23, 27, 31, 34, 46, 51, 55, 59, 60, 63, 65, 79, 81, 82, 89, 91, 96, 98, 99, 103.
**Comités** : consultatif de la navigation intérieure, 15, 16, 45, 96, 98, 100; — de défense à Dun-

kerque, 67 ; — de remorquage, 58, 59.
**Commissaires** : militaires, 40, 99 ; — technique de la navigation, 31, 40, 45.
**Commissions** : cantonales d'évaluation, 32 ; — centrale de l'exploitation des voies navigables, sa composition, 97 ; — consultative, 45, 95, 96, 99 ; — d'évaluation, 41 ; — extra-parlementaire des grands travaux de navigation, 12 ; — militaire de la navigation, 19, 21-23, 25, 26, 28, 29, 39-46, 51, 55-59, 61, 64, 65, 68, 71, 79 ; 98, 99 ; — de navigation, 22, 40, 42, 44 ; — de navigation de campagne, 17, 18, 19, 21, 40, 44 ; — régionales de l'exploitation des voies navigables, 97 ; — technique de la navigation, 45.
**Compagnie générale** pour la navigation du Rhin, 93.
**Concessions**, 11, 12.
**Condé**, 13, 86.
**Conflans**, 8, 103.
**Conflans-fin-d'Oise** (Port de —), 76-77.
**Conférences** : du 21 avril 1917, 49 ; — du 5 février 1919, 91.
**Conseils** : de l'Office de la navigation, 15, 16 ; — supérieur du commerce et de l'industrie, 14 ; — supérieur des Travaux publics, 88.
**Construction** des voies navigables, 1.
**Consultation permanente** des intéressés, 44, 45.
**Contrats-types** d'affrètement, 41, 42, 51, 53, 56, 57, 63, 97, 98, 100.
**Contremaîtres** de bateaux, 68-70 ; 76.
**Contrôle** de l'exploitation commerciale des voies navigables, 48.
**Conventions** : d'affrètement (types de —), 41 ; (et voir : contrats-types d'affrètement) ; — du 14 novembre 1914, 26, 27 ; sa modification, 31 ; — de la Basse-Seine (voir Seine) ; — de Rouen, 38.
**Corbeil**, 75.
**Courants** nouveaux de trafic, 45, 46, 48 ; 80, 81.
**Cours d'eau**, 3, 5, 8.
**Créteil**, 75, 76.
**Creusot** (Le), 80-82.
**Crises** (des transports ou autres), 14, 20, 22, 23, 48 ; 59, 67, 72, 74, 75, 94, 98, 99, 100.
**Crue**, 74.

D

**Débarquements**, 9.
**Déchargements**, 24 ; 28-29 ; 30, 37, 40, 50, 51, 56, 59, 62 ; délais de — 62-64 ; 66, 75.
**Décisions** des : 16 décembre 1914, 29 ; — 1er février 1915, 29 ; — 30 avril 1915, 36 ; — 6 juin 1915, 36 ; — 15 juin 1915, 31 ; — 30 juin 1915, 36 ; — 30 juillet 1915, 39 ; — 25 janvier 1916, 68 ; — 4 février 1916, 40 ; — 16 avril 1916, 68 ; — 9 juillet 1916, 68 ; — 15 décembre 1916, 59 ; — 23 décembre 1916, 65 ; — 29 décembre 1916, 68 ; — 9 février 1917, 68 ; — 20 février 1917, 60 ; — 28 juin 1917, 57 ; — 31 juillet 1917, 68 ; — 17 août 1917, 68 ; — 5 avril 1918, 45 ; — 16 septembre 1918, 70 ; — 13 mars 1919, 88 ; — 22 mars 1919, 90 ; 28 mars 1919, 88 ; — 27 mai 1919, 88 ; — 12 décembre 1919, 91 ; — 12 février 1920, 90.
**Décrets** des : 10 avril 1867, 88 ; — 15 juin 1875, 13 ; — 2 août 1877, 17, 98 ; — 23 septembre 1912, 15, 16, 95 ; — 5 décembre 1914, 27, 28 ; — 4 février 1915, 32 ; — 6 avril 1915, 32 ; — 24 avril 1915, 32 ; — 20 juillet 1915, 32 ; — 18 novembre 1916, 48 ; — 14 décembre 1916, 48 ; — 27 décembre 1916, 48 ; — 9 mai 1917, 49 ; — 30 août 1917, 44 ; — 9 septembre 1917, 48 ; — 24 octobre 1919, 43 ; — 24 novembre 1919, 1 ; — 28 novembre 1919, 97 ; — 31 décembre 1919, 98, 100 ; — 5 mai 1920, 89 ; — 2 novembre 1920, 100 ; — 20 décembre 1920, 92 ; — 22 décembre 1920, 95 ; — 11 janvier 1921, 100.
**Délais** de chargement et de déchargement (voir : chargements et déchargements) ; — de planche, 63 (et voir : surestaries).
**Démobilisation**, 68-70.

**Denrées** (voir : marchandises).
**Digues**, 24, 78.
**Dijon**, 20, 81.
**Dimensions** des bateaux, 3, 4, 6.
**Directeur** : des chemins de fer et étapes, 17 ; — de l'Office de la navigation, 15, 16.
**Direction** générale des transports, 48.
**Dizy**, 56, 65, 66.
**Dockers**, 34.
**Dommages** : de guerre, 91 : — commission des —, 91 : — matériels résultant de faits de guerre, 32.
**Dordogne**, 5, 73, 75.
**Douai**, 8, 14, 86, 101.
**Doubs**, 11, 80, 88.
**Dragages**, 74-75.
**Dragueurs**, 69.
**Dreyfus** (Sylvain), 28, 44.
**Droits de péage**, 11, 12.
**Dunkerque**, 5, 10, 14, 24, 66, 67, 80, 86, 90, 91, 98, 101.

E

**Eclairage** des voies navigables, 74.
**Ecluses**, 4, 9, 24, 35, 61, 62, 74 ; aménagement des —, 74-75 ; 76-78, 84, 88-90.
**Eclusiers**, 69.
**Embarquements**, 9.
**Enfoncement** des bateaux, 4.
**Entreprises de transport** adhérant à la Convention de la Basse-Seine (voir : Sociétés —).
**Entretien** des voies navigables, 1, 11-12.
**Epernay**, 78.
**Epinal**, 20.
**Equipages**, 20, 24, 33, 70.
**Escaut**, 5, 8, 9, 10, 86, 87, 103.
**Etangs**, 3.
**Etat**, 11-13, 15, 32, 35, 50-54, 72, 76, 89, 90, 92, 94, 95.
**Etat récapitulatif** des hommes à mettre en sursis, 19, 29, 30.
**Etats-Unis**, 92.
**Etrun**, 8, 78, 86, 87.
**Expéditions** de marchandises, 8.
**Exploitation** : des voies navigables, 1 ; 13-14 ; 17, 21, 27-30, 32 ; 34-35 ; 45, 49 (et voir : Services d' —) ; — militaire, 1 ; 17-18 ; 27 ; 39-44 ; 45 (et voir : Service de l' —) ; 79 ; 96, 98, 99 ; — réglementée, 37 ; 39-54 ; 55-67 ; retour à la liberté de l' —), 95-101.

F

**Fascicule S[1]**, 19, 29, 33, 52, 68-70.
**Feuille de renseignements**, 42.
**Flandrin** (Etienne), 34.
**Fleuves**, 4, 7, 8, 46 : — flottables, 3 ; — navigables, 3, 4, 46.
**Flotte fluviale**, 20, 70-74.
**France**, 4, 11, 21, 73, 74 ; 75, 85, 87-93, 103.
**Fret**, 13, 23-25, 28, 31, 35-37, 41-43, 55, 57, 60, 62, 66, 83, 89, 91, 94, 96-99, 103.
**Freycinet** (de), 12.

G

**Garages des bateaux**, 52.
**Garonne**, 5, 7, 9, 48, 73, 81 ; canal latéral à la — (voir : canaux).
**Général en chef**, 22, 68.
**Gennevilliers** (Port de —), 103.
**Grève générale** de 1920, 97, 98.
**Grues**, 30, 76, 77.
**Guerre** (en général), 17-19.
**Guerre de 1914-1918**, 1, 12, 16 ; 20, 21, 25, 27, 29, 30, 32, 33, 36, 46, 49, 53-55, 57, 67, 68, 72, 73, 75, 79, 81, 82, 91, 92, 93, 97-104.

H

**Halage**, haleurs, 13, 18, 24, 30, 36, 54, 69, 75, 78, 89, 90, 95.
**Ham**, 86.
**Havre** (Le), 5, 7, 22, 37, 47, 52, 55, 57-60, 63, 66, 70, 72, 73, 79, 80, 81, 97, 98, 100.
**Hinterland**, 5.
**Houille**, houillères, 9, 10, 14, 34, 55, 56, 57, 59, 60, 64, 80, 81, 86, 89.

I

**Ille et Rance**, 5.
**Importations**, 5, 6, 37, 55
**Industrie batellière**, 7.
**Ingénieurs en chef** des Ponts et

Chaussées (voir : Ponts et Chaussées).
**Inondations**, 10.
**Inspecteurs** : de l'Exploitation commerciale, 47 ; — généraux des Ponts et Chaussées (voir : Ponts et Chaussées) ; — de police de la navigation, 65.
**Inspections** de l'exploitation commerciale, 45, 46 ; ressorts des —, 79-80; 96, 101.
**Instructions ministérielles**, 56 ; — du 18 septembre 1914, 22 ; — 20 novembre 1915, 40, 51 ; — 18 décembre 1915, 61 ; — 15 janvier 1917, 46, 61 ; — 10 août 1917, 53 ; — 17 juin 1918, 64.
**Isle**, 73, 75.
**Isolés** (Dépôt des — de Vincennes), 68.

J

**Jauge**, 7.

L

**Lacs**, 3.
**La Fère**, 86.
**Laissez-passer**, 42, 65.
**Laroche**, 8, 22, 66.
**Lettre ministérielle** du 29 avril 1918, 64.
**Lettres de voiture**, 35, 36, 41, 97, 100, 101.
**Le Trocquer**, 44.
**Libération** des bateaux chargés, 27-29, 64.
**Liberté commerciale**, 2; 44, 83 ; retour au régime de la —, 95-101 ; 102.
**Lignes principales**, 3-6, 8, 10 ; — secondaires, 3, 5, 6, 11.
**Lille**, 20, 86, 97, 101.
**Location** des bateaux, 36, 38, 41, 51, 52, 53, 56.
**Loire**, 5, 7, 10, 81 ; basse —, 7.
**Lois** : 3 juillet 1877, 16, 18, 26, 39, 98 ; — 8 avril 1879, 10 ; 5 août 1879, 3, 5, 8 ; — 19 février 1880, 11, 35 ; — 22 décembre 1903, 9, 12 ; — 27 février 1912, 15, 16, 95 ; — 26 décembre 1914, 32 ; — 17 avril 1919, 91, 92 ; — 22 avril 1919 (— de 8 heures), 97 ; — 7 février 1920, 98, 99 ; — 21 mai 1921, 90.
**Longueur** de voies détruites, 84.
**Lot**, 75.
**Lyon**, 7, 8, 20, 22, 80, 81, 82, 103.
**Lys** (La), 86, 87.

M

**Maine**, 5, 81.
**Mariniers**, 20, 24-28, 31-35, 38, 41, 42, 44, 51-58, 61, 62, 66, 68-71, 91, 93, 102 ; — spécialisés, 33, 34, 70.
**Marchandises**, 5-7, 18, 20, 21, 25, 27, 28, 34, 43, 50, 51, 57, 58, 62, 67, 70, 75, 82, 97, 98, 103.
**Marne**, 5, 7 ; 10, 24, 36, 56, 65, 66, 71, 75-80, 103.
**Marseille**, 6, 9, 22, 81.
**Matelots**, 69 70.
**Matériel fluvial**, 1, 2; 6-8; 13, 18, 20, 23-25, 32, 34, 37, 39, 43, 47, 49, 50 ; développement du —, 51-54 ; 55, 59, 61, 63, 64, 66 ; reconstitution du —, 70-74; 75, 78, 81, 83 ; récupérations de — sur l'ennemi, 91-95; 102, 103 ; — de guerre, 20, 34.
**Mécaniciens**, 27, 30, 33, 34, 68, 69, 70.
**Mer**, 3, 5, 59, 76, 90, 91.
**Métallurgie**, usines métallurgiques, 10.
**Métin** (Albert), 32.
**Metz**, 88, 89.
**Meulan**, 74.
**Meurthe-et-Moselle**, 10.
**Meuse**, 5, 7, 10, 80.
**Ministres** (et ministères) : des Finances, 15 ; — de la Guerre, 17, 18, 22, 31, 39, 40, 44, 68 ; — de l'Intérieur, 32 ; — des Régions libérées, 91-92 ; — des Travaux publics, 14, 15, 17, 18, 22, 25, 27, 31-34, 39, 44, 46-50, 72, 85, 87, 91, 92, 96, 98.
**Mobilisation**, 1 ; 19 ; 20-21 ; 24-26, 33, 67, 102.
**Mons**, 13.
**Montargis**, 80, 81.
**Montbéliard**, 9, 10.
**Montceau-les-Mines**, 80, 82.
**Montereau**, 7, 8, 22, 47, 48, 56, 61, 65, 66, 81.
**Montluçon**, 80, 81.
**Montreux-Château**, 88.
**Moselle**, 88, 89.

**Mouillage**, 9, 10.
**Mulhouse**, 88.

N

**Nancy**, 10, 80, 97.
**Nantes**, 5, 7.
**Navigabilité**, 3, 4, 6.
**Navigation commerciale**, 17, 19 ; — intérieure, 1, 2; 3, 6, 8, 10, 13, 15; — du 2 août 1914 au 2 novembre 1915, 20-36 ; — exploitation réglementée, 37-54 ; 55, 67 ; 68-83 ; 92, 95; 102, 103, 104.
**Neuves-Maisons**, 80.
**Nevers**, 40, 80.
**Nivernais**, 10 (et voir : canal du —); 81.
**Nord** (département du —), 5, 9, 10, 13, 14, 23, 24, 55, 66, 67, 72, 77, 80, 84, 86, 103.

O

**Office national de la navigation** 1; 14-16; 19, 22, 23, 26-36, 40, 43, 44, 52, 53, 60, 62, 65, 70, 71, 73, 76, 77, 89; 91-95.
**Oise**, 5, 7, 8, 24, 36, 56, 77, 78, 85, 103.
**Organisation** de la navigation intérieure en temps de guerre, 16-19; 22-25 ; 37-67.
**Orléans**, 5, 81.
**Outillage**, 37, 50, 54; 75-77; 78, 84, 85, 90; 93, 95, 103.
**Ouvrages**, 75, 78, 84-90, 103.
**Ouvriers** de la navigation, 69-70, 71, 73, 74, 76, 86.

P

**Paris**, 4, 7-10, 20, 22, 25, 34, 38, 44, 58, 59, 61-64 ; port de —, 9, 64-65; 73, 75-79; 80, 81, 84, 86, 90, 91, 97, 98, 99, 103.
**Partie maritime** des fleuves, 4, 9.
**Pas-de-Calais** (département du), 5, 9, 10, 14, 23, 24, 66, 67, 77, 80, 84, 86.
**Passerelles**, 24 ; — de l'Ile St-Louis, 75.
**Péniches**, 20, 24, 26, 38, 57-63, 66, 71, 72, 76, 91, 93, 94 ; — de 300 tonnes, 5-8, 87-90 ; — de 600 tonnes, 88, 90, 93.
**Péréquation**, 60.
**Péronne**, 86.
**Personnel** de la navigation, 20, 23, 25, 26; 29-30; 34, 37, 39, 68-70; 72, 83, 97, 102, 103 ; son rappel, 29-30 ; sa rentrée à la démobilisation, 68-70.
**Petite batellerie** (voir : batellerie).
**Pilotage**, 43 ; sa réglementation, 61 ; — de la Marne et de l'Yonne, 66.
**Pilotes**, 27, 33, 34, 61, 68, 69.
**Plans de mobilisation**, 16, 17, 20.
**Pontoise**, 77.
**Ponts**, 4, 24, 86 ; aménagement des —, 74, 75; 77, 78; 84, 88, 93.
**Ponts et Chaussées** (inspecteurs des — et ingénieurs des — chargés de la navigation), 15, 17, 18, 22, 23, 25, 28, 31, 32, 35, 41, 42, 44, 46, 49-52, 56, 58, 59, 64, 66, 69, 70, 71, 85, 87, 90.
**Ports**, 5, 9, 18, 20, 24, 32, 37, 43, 46, 47, 50, 54-58, 63, 64, 66, 67, 70, 72 ; aménagement des —, 75-76; 80-82, 89, 90, 92-94; 103 ; — publics fluviaux, 6.
**Port de Paris** (voir : Paris).
**Préfets** (et administration préfectorale), 22, 23, 33, 47, 49.
**Priorité** de certains transports, 26, 38, 43, 58-61, 96-98.
**Prisonniers de guerre**, 70, 71, 76.
**Prix des transports** (voir : tarifs des —).
**Profondeurs d'eau**, 4.
**Programmes** : Baudin, 12 ; — de constructions fluviales, 73-74; 94 ; — d'extension et d'amélioration des voies navigables, 1, 2; 9-10; 12; 87-90 ; — de transports, 20-21.
**Projet de loi** du 11 octobre 1921, 89.
**Propriétaires** de bateaux, 7, 13, 24, 26, 27, 30, 33, 53, 68, 69, 91.

R

**Rappel du personnel** (voir : personnel).
**Rapport** du ministre des Travaux publics, du 27 janvier 1919, 76.
**Ravitaillement**, 1, 20, 21, 23, 34, 37, 40, 69, 80, 96, 98.

**Recensement** : de la batellerie, 6, 7, 8, 29, 70, 71 ; 102 ; — du personnel des voies navigables, 18, 19.
**Reconstitution** : du matériel, 70-74 ; 102 ; — des voies libérées, 2 ; 77-78 ; 84-87.
**Récupération** des bateaux hors service, 30-34.
**Régime** des voies navigables, 1, 11-12.
**Régions** : du Centre, 47, 48, 75, 80 ; — envahies, 23, 31, 55, 66, 71, 72 ; 77 ; 79, 82 ; — de l'Est, 10, 47, 48, 75, 80, 81, 84, 85, 89 ; — libérées, 24, 34, 72 ; 77-78 ; 84-87 ; 91, 96, 98, 104 ; — de la Loire, 47 ; — lyonnaise, 5 ; — du Midi, 23, 75 ; — du Nord, 10, 13, 14, 47, 66, 67, 72, 77, 85, 86, 87, 93, 101, 103 ; — du Nord-Est, 37 ; — de l'Ouest, 14, 47, 75 ; — parisienne, 5, 37, 50, 59, 63-65, 73, 80, 81, 98 ; — du Sud-Est, 6, 47, 48, 80 ; — du Sud-Ouest, 47, 81.
**Réglementation** : générale de la navigation, 1 ; — de l'exploitation (voir : exploitation réglementée) ; — applicable à la Seine, 55-65 ; — applicable aux voies navigables autres que la Seine, 65-67 ; — du pilotage (voir : pilotage) ; — spéciale à certaines régions, 1, 64-67 ; — spéciale à certains transports, 1 ; 55-65.
**Règlements de police**, 13 ; du 16 juin 1902, 17, 21, 31 ; — 10 avril 1913, 17, 21, 29, 31 ; — 24 mars 1914, 13, 33 ; — 20 juillet 1915, 32.
**Reims**, 85-87.
**Remorquage**, 7, 26, 30, 31, 36, 37, 38 ; 57-58 ; 84, 91, 94, 97.
**Remorqueurs**, 24, 26, 33, 36, 46, 54, 58, 59, 61, 62, 68 ; 70-74 ; 83, 92, 93, 94.
**Réparation d'office** des bateaux, 33, 49, 53, 70.
**Réquisitions**, 16-19, 26, 39-43, 51, 52, 56, 96-99 ; — individuelles, 39, 41 ; — du matériel, 17 ; —, du personnel, 18.
**Réseaux** (le — de la navigation intérieure), 3, 8 ; 35 ; 71 ; 74, 84-86 ; 87, 93 ; — du Centre, 5-8, 71 ; — de l'Est, 5, 6, 8, 23, 71, 76 ; — Girondin, 5 ; — navigable des armées, 17 ; 21-22, 31 ; — navigable intérieure, 22, 31 ; — du Nord, 5-8, 23, 71, 90 ; — du Sud, 6.
**Résultats** de l'exploitation militaire des voies navigables, 68-83.
**Rhin**, 10, 87-93.
**Rhône**, 4-8, 10, 40, 48, 68, 90, 97.
**Ruhr** (bassin de la), 89.
**Riquet** (Pierre-Paul), 11.
**Rivières**, 4-8, 11, 30 ; 75 ; 77, 87 ; — canalisées, 4 ; — flottables, 3 ; — navigables, 3, 4.
**Roanne**, 40, 80-82, 97, 98.
**Rochefort**, 5.
**Rouen**, 5, 7, 8, 10, 25, 37, 38, 43, 44, 52, 55-63, 66, 70, 72-74, 79-81, 90, 94, 97, 99, 100, 103.

S

**S. A.** (voir : services accélérés).
**Saint-Denis**, 62 ; — Dizier, 80, 81 ; — Jean-de-Losne, 7, 22, 103 ; — Malo, 5 ; — Mammès, 40, 48, 65 ; — Maurice-Alfort, 75, 76 ; — Mihiel, 23, 72, 78 ; — Omer, 24, 80 ; — Pierre-du-Vouvray, 74 ; — Quentin, 10 ; — Symphorien, 22, 48.
**Salaires**, 41, 43, 71, 99.
**Sambre**, 5, 10, 86.
**Saône**, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 22, 40, 48, 103 : Haute —, 9.
**Sapeurs-mariniers**, 70.
**Sarre**, 89, 90, 91.
**Sarthe**, 81.
**Seaphandriers**, 69.
**Searpe**, 8, 87.
**Secrétariat** (Sous — d'Etat des transports ; voir : Sous —).
**Secteurs** des travaux de reconstitution, 85-87.
**Seine**, 4-10, 22, 25, 26, 33, 34, 40, 43, 47, 48 ; réglementation applicable à la —, 55-65 ; 71-74, 76, 77, 79, 90, 93, 94, 97, 99, 103 ; Haute —, 75.
**Seine (Basse-)**, 23 ; 25-27 ; 31, 33, 34, 37, 38, 51, 55, 57, 60-63, 65, 66, 70, 72, 74, 79, 94, 99 ; Convention de la — 25-27, 29 ; sa modification, 31, 38.
**Services** : accélérés, 62, 80 ; — central d'exploitation des voies navigables, 95-101 ; — d'exploitation

commerciale de la navigation, 34-36; 40; 46-51; — de l'exploitation militaire des voies navigables, 40, 41, 45, 60, 62-64, 70, 71, 73, 76, 78, 91, 95; sa fin, 96; — de fiches sur les mouvements des bateaux, 35; — financiers, 40; — de halage, 36, 54; — du matériel et de la traction, 23, 32, 35; — de la navigation, 17, 18, 23, 24, 28, 29, 31, 33, 34, 35, 37, 40, 41, 44, 45, 47, 49, 50, 61, 84; — du personnel et du matériel, 40, 52; — public de remorquage, 36, 58; — réguliers de transports commerciaux, 22; — de répartition du matériel et de statistique, 40, 51, 52; — des transports et tarifs, 40, 41, 44, 52, 65; — uniques de l'exploitation des voies navigables, 47, 48.

**Sociétés** adhérant à la Convention de la Basse-Seine, 26, 29, 31; — n'adhérant pas, 94.

**Soissons**, 78, 86.

**Somme**, 5, 24, 84.

**Sous-Secrétariat d'Etat** des transports (et sous-secrétaires —), 46, 48, 49, 50, 53.

**Statistique** de la navigation intérieure, 6, 8.

**Stock flottant**, stockage, 20, 55, 63, 65.

**Strasbourg**, 88, 91.

**Surestaries**, 55, 60, 61; 62-64; 100.

**Sursis**, 19, 20, 29, 30 (et voir : fascicule S[1]) : nombre de sursitaires à l'armistice, 69.

**Sylvain Dreyfus** (voir : Dreyfus).

**Syndicat** : national des petits patrons bateliers, 38, 97, 98; — de la navigation intérieure, 45.

T

**Tarifs des frets**, 26, 35, 36, 41-43, 45, 47, 55, 60, 66, 97-100, 103; — de pilotage, 61.

**Tarn**, 5, 75.

**Taxes** de péage (voir : droits de péage).

**Thionville**, 88, 89.

**Tirant d'eau** des bateaux, 3, 4, 6.

**Tonnages**, 3-5; 6, 7; 8; 37, 47, 51, 59, 60, 71, 76, 77, 79-82, 89, 91-94, 102, 103.

**Touage** sur chaîne, toueurs, 8, 33, 71-74; 78.

**Toul**, 20.

**Toulouse**, 23, 81.

**Tournelle** (Pont de la), 75.

**Tours**, 81.

**Tours d'affrètement** (voir : bureaux de —).

**Tours de remorquage**, 57-59, 97; leur suppression, 100; — de pilotage, 61.

**Traction**, 13, 23, 30, 34-36, 40, 41, 43, 49, 50, 58, 59, 62, 63, 72, 73, 83, 94, 97-100.

**Trafic** : 8-9; 37, 48, 50, 55, 66, 73; 79-83; 92, 95.

**Traité de Versailles**, 92-93.

**Tramways**, 6.

**Transit**, 8, 9.

**Transports** : de navigation intérieure, 1, 2, 6, 7, 14, 20-21; 22, 23; 24, 25, 27, 30, 34, 35, 37-43, 49, 55, 57, 59, 73, 79, 81, 83, 91, 93, 96-100; 102, 104; — accélérés, 62; — autorisés, 40-42; — commerciaux, 17, 20-21; 26, 39; — des marchandises, 6, 7, 8; — militaires, 17, 20-21, 22, 26, 31, 37, 38, 80; — mixtes, 47, 49, 76, 77; — ordonnés, 40, 42, 43, 56, 59, 60; — en temps de guerre (voir : organisation de la navigation intérieure en —); — des voyageurs, 7.

**Travaux** : administration des — publics, 13-14, 17, 23, 45, 75, 100; ministre des — publics (voir : ministres); — de reconstitution, leurs secteurs, 85-87; — de réfection, 85-90; — de voies navigables, 11-12.

**Triel**, 74.

U

**Usines de guerre**, 34, 59, 68.

**Utilisation intensive** des chalands, 59-61.

V

**Valenciennes**, 20, 87.

**Val de la Haye**, 58.

**Verdun**, 20, 72, 85, 86, 93.

**Vitry-le-François**, 103.

**Voies** : navigables et flottables, 1; leur ensemble (longueur), 3-6; 8,

11, 13, 14, 20-25, 31, 33, 34, 37, 39, 55, 63, 65 ; leur aménagement, 74-77 ; 77-83, 84-101 ; — endommagées par l'ennemi, 76 ; 84-87 ; — principales (voir : lignes principales).

W

**Walker D. Hines**, 92.

Y

**Yonne**, 8, 22, 66, 75.

Z

**Zones** : des armées, 17, 21, 22, 31, 37, 40, 67, 68, 81, 82 ; — Est, 5-6; 7, 8 ; — de l'intérieur, 17, 21, 22, 31, 40 ; — de la navigation, 4-6 ; — Ouest, 5-6.

# TABLE DES MATIÈRES


Préface ..... VII

Exposé ..... 1

Chapitre premier. — *La situation en* 1914 ..... 3
Les voies navigables ..... 3
Le matériel fluvial ..... 6
Le trafic ..... 8
Le programme d'extension et d'amélioration des voies navigables .. 9
Le régime des voies navigables. — Travaux et entretien ..... 11
Exploitation ..... 13
L'Office national de la navigation ..... 14
L'organisation des transports de navigation intérieure en temps de guerre ..... 16

Chapitre II. — *La navigation intérieure du* 2 *août* 1914 *au* 2 *novembre* 1915 ..... 20
La période de mobilisation ..... 20
Les derniers mois de 1914. — Situation générale. — Problèmes à envisager ..... 21
La convention de la Basse-Seine du 14 novembre 1914 ..... 25
La libération des bateaux chargés ..... 27
Le premier programme de rappel du personnel ..... 29
La période du 1er janvier au 2 novembre 1915. — Récupération des bateaux hors de service ..... 30
Création d'un service d'exploitation de la navigation ..... 34

Chapitre III. — *La navigation intérieure du* 2 *novembre* 1915 *au* 11 *novembre* 1918. — *L'exploitation réglementée* ..... 37
De nouveaux problèmes se posent ..... 37
L'arrêté du 2 novembre 1915. Principes généraux de l'organisation . 39
La consultation permanente des intéressés ..... 44
Les inspections de l'exploitation commerciale ..... 45
Le développement du matériel en service ..... 51

Chapitre IV. — *La navigation intérieure du* 2 *novembre* 1915 *au* 11 *novembre* 1918. — *Réglementations spéciales à certaines régions et à certains transports* ..... 55

Première partie. — *Reglementations applicables à la Seine.*
Les Bureaux de tour d'affrètement de Rouen et du Havre ..... 55
Les tours de remorquage de Rouen et du Havre ..... 57
L'utilisation intensive des chalands. — La caisse de compensation des surestaries de Rouen ..... 59

La réglementation du pilotage de la Seine..... 61
L'accélération des transports sur la Basse-Seine. La circulation de nuit..... 61
Les délais et surestaries au chargement et au déchargement..... 62
Organisations spéciales au port de Paris..... 64

Deuxième partie. — *Réglementations applicables aux voies navigables autres que la Seine.*
Les transports pour une destination à l'amont de Dizy, de Montereau ou de St-Mammès..... 65
La réglementation du pilotage de la Marne et de l'Yonne..... 66
Les voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais..... 66

Chapitre V. — *Les résultats de l'exploitation militaire des voies navigables*..... 68
La rentrée du personnel..... 68
La reconstitution du matériel..... 70
L'aménagement des voies navigables..... 74
La reconstitution des voies reconquises..... 77
Le trafic des voies navigables..... 79

Chapitre VI. — *La période d'après-guerre*..... 84
La reconstitution des voies libérées..... 84
Le programme d'extension et d'amélioration des voies navigables.. 87
Le matériel fluvial. — L'Office national de la navigation..... 91
L'Exploitation. — Le service central d'exploitation des voies navigables. — Le retour à la liberté commerciale..... 95

Conclusions..... 102

Cartes :
1° Carte des voies navigables de la France..... 104
2° Carte indiquant le trafic pour l'année 1919..... 104

Index..... 105

# PLAN D'ENSEMBLE

D'UNE

# HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE LA GUERRE MONDIALE

## I

## LISTE DES DIRECTEURS ET DES COMITÉS DE DIRECTION

---

DIRECTEUR GÉNÉRAL : M. JAMES T. SHOTWELL
Membre de droit des Comités de direction

### FRANCE

*Comité de direction* :

*Président* : M. Charles GIDE.
*Membres* : M. Arthur FONTAINE.
M. Henri HAUSER.
M. Charles RIST.

### BELGIQUE

M. H. Pirenne, *directeur*.

### GRANDE-BRETAGNE

*Comité de direction* :

*Président* : Sir William BEVERIDGE, K. C. B.
*Membres* : M. H. W. C. DAVIS, C. B. E.
M. Thomas JONES, LL. D.
M. J. M. KEYNES, C. B.
M. F. W. HIRST.
M. W. R. SCOTT, D. Phil.

### ITALIE

*Comité de direction* :

*Président* : M. Luigi EINAUDI.
*Membres* : M. Pasquale JANNACCONE.
M. Umberto RICCI.

### Allemagne

*Comité de direction :*

*Président* : M. Carl Melchior.
*Membres* : M. A. Mendelssohn-Bartholdy.
M. Hermann Bucher.
M. Carl Duisberg.
M. Max Sering.

### Autriche

*Comité de direction :*

*Président* : M. Friedrich von Wieser.
*Membres* : M. Richard Riedl.
M. Richard Schüller.
M. Clemens von Pirquet.

### Hongrie

M. Gustave Gratz, *directeur.*

### Russie

Sir Paul Vinogradoff, *directeur de la Première Série.*

### Pays-Bas

M. H. B. Greven, *directeur.*

### Pays Scandinaves

*Comité de direction :*

*Président* : M. Harald Westergaard (Danemark).
*Membre* : M. Eli Heckscher (Suède).

### Roumanie

M. David Mitrany, *directeur.*

## II

## LISTE DES MONOGRAPHIES

(Cette liste ne comprend que les monographies déjà parues et celles qui sont en préparation. Elle pourra être modifiée ou allongée selon les besoins. Les monographies se divisent en deux catégories principales : celles destinées à former un volume de 300 à 400 pages, et celles qui, ne comportant qu'une centaine de pages, pourront être ultérieurement réunies en un même volume avec d'autres traitant de sujets connexes. Les monographies déjà parues sont indiquées par un astérisque, celles qui ne traitent qu'une partie d'un sujet par un double astérisque.)

### Série Française

*Bibliographie méthodique de l'Histoire économique et sociale de la France pendant la guerre, par M. Camille Bloch.

L'Organisation gouvernementale française pendant la guerre :

- *Les Formes du gouvernement de guerre, par M. Pierre Renouvin ;
- *Le Problème du régionalisme, par M. Henri Hauser ;
- Les Services administratifs pendant la guerre (leur histoire et leurs archives), par M. A. Boutillier du Retail ;
- L'Organisation de la République pour la paix, par M. Henri Chardon.

*Le Contrôle du ravitaillement de la population civile, par M. Pierre Pinot.

*L'Agriculture pendant la guerre, par M. Michel Augé-Laribé.

La Guerre et l'industrie française :

- *L'Industrie française pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine ;
- L'Organisation des industries de guerre, par M. Albert Thomas ;
- *Les Industries textiles, par M. Albert Aftalion ;
- Les Industries métallurgiques, par M. Robert Pinot ;
- Les Industries chimiques, par M. Eugène Mauclère ;
- Les Combustibles minéraux, par M. Henri de Peyerimhoff ;
- *Les Forces hydro-électriques, par M. Raoul Blanchard ;
- Les Bois d'œuvre pendant la guerre, par M. le général Chevalier ;
- Les Industries de l'aéronautique, par M. le colonel Paul Dué.

La Guerre et le travail (3 volumes) :

Salaires, tarifs, conventions collectives, grèves, par MM. William Oualid et C. Picquenard ;
Placement et chômage, par M. A. Créhange ;
Le Syndicalisme durant la guerre, par M. Roger Picard ;
*Main-d'œuvre étrangère et coloniale, par M. B. Nogaro et M. le lieutenant-colonel Weil ;
Santé, travail des femmes, par M. Marcel Frois.

Effets économiques de la guerre dans les régions envahies :

L'Organisation du travail dans les régions envahies de la France pendant l'occupation, par M. Pierre Boulin ;
Le Ravitaillement des régions envahies, par MM. Paul Collinet et Paul Stahl ;
Les Dommages de guerre pour la France, par MM. Edmond Michel et Prangey.

Réfugiés et prisonniers de guerre :

Les Réfugiés, par M. Pierre Caron ;
Les Prisonniers de guerre en France, par M. Georges Cahen-Salvador.

La Guerre et le commerce :

La France et la politique économique interalliée (2 volumes), par M. Etienne Clémentel ;
La Guerre et le commerce français. Etude générale, par M. Charles Rist.

La Guerre et la marine marchande française :

Transports par mer : la marine marchande, par M. Cangardel ;
Les Ports français pendant la guerre, par M. Georges Hersent.

La Guerre et les transports :

Politique et fonctionnement des transports par chemins de fer, par M. Marcel Peschaud ;
*La Navigation intérieure en France pendant la guerre, par M. Georges Pocard de Kerviler.

La Guerre et les finances françaises :

Les Finances de guerre de la France, par M. Henri Truchy ;
Le Marché monétaire et financier français pendant la guerre, par M. Albert Aupetit.

Le Coût de la guerre pour la France :

Les Dépenses de guerre de la France, par M. Gaston Jèze ;
Le Coût de la guerre pour la France, par MM. Charles Gide et Gaston Jèze.

La Guerre et la vie sociale :

La Lutte contre la cherté par les organisations privées, par MM. Charles Gide et Daudé-Bancel ;
Problème du logement et urbanisme, par M. Henri Sellier ;
La Population et les revenus en France pendant la guerre, par M. Michel Huber ;
*Etude statistique sur le mouvement des prix et des salaires durant la guerre en France, par M. Lucien March.

La Guerre et la santé publique :

La Défense de la santé publique pendant la guerre, par le Dr Léon Bernard ;
Les Mutilés, par MM. Cassin et de Ville-Chabrolle.

Etudes d'Histoire locale (2 volumes).

Paris, par MM. Poëte, Henri Sellier et Bruggeman ;
*Lyon, par M. Edouard Herriot ;
Marseille, par M. Paul Masson ;
Rouen, par M. G. Lavainville ;
*Bordeaux, par M. Paul Courteault ;
Bourges, par M. Claude-Joseph Gignoux ;
*Tours, par MM. Michel Lhéritier et Camille Chautemps ;
L'Alsace et la Lorraine, par M. Georges Delahache.

La Guerre et les colonies françaises :

L'Afrique du Nord, par M. Augustin Bernard ;
Les Colonies françaises pendant la guerre, par M. Arthur Girault.

## Série Belge

La Belgique et la guerre mondiale, par M. H. Pirenne.
La Déportation des ouvriers belges et le travail forcé de la population civile pendant l'occupation allemande de la Belgique, par M. Fernand Passelecq.
*Le Ravitaillement de la Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Albert Henry.
*La Législation et l'administration allemandes en Belgique, par MM. J. Pirenne et M. Vauthier.
Le Secours-Chômage en Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Ernest Mahaim.
La Destruction de l'industrie belge par les Allemands, par le comte Ch. de Kerchove.
La Politique économique du gouvernement belge pendant la guerre, par M. F. G. van Langenhove.

## Série Britannique

*Bibliographie, par Mlle M. E. Bulkley.
*Archives britanniques de paix et de guerre, par M. Hubert Hall.
*Manuel de l'administration des archives, par M. Hilary Jenkinson.

Le Gouvernement de guerre de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, considéré spécialement au point de vue économique, par M. W. G. S. Adams, C. B.

*Le Gouvernement de guerre dans les Dominions, par M. A. B. Keith, D. C. L.

*Mécanisme de certains contrôles de l'Etat, par M. E. M. H. Lloyd.

Rationnement et ravitaillement, par Sir William Beveridge, K. C. B. et Sir Edward C. K. Gonner, K. B. E.

*Prix et salaires dans le Royaume-Uni (1914-1920), par M. A. L. Bowley.

Les Impôts et les bénéfices de guerre, par Sir Josiah C. Stamp, K. B. E.

Les Impôts.

Les Bénéfices de guerre et leur répartition.

La Guerre et les assurances. Série d'études :

Assurances sur la vie, par M. S. G. Warner.

Assurances-incendie, par MM. A. E. Sich et S. Preston.

Assurances maritimes, par Sir Norman Hill.

Sociétés de secours mutuels et assurances sur la santé, par Sir Alfred Watson.

Le Mouvement national pour l'épargne, par Sir William Schooling.

Assurances contre le chômage, par Sir William Beveridge.

Histoire générale de la marine marchande britannique pendant la guerre, par M. C. Ernest Fayle.

*Le Contrôle des alliés sur la navigation maritime ; une expérimentation d'administration internationale, par Sir Arthur Salter, K. C. B.

*L'Industrie britannique du charbon et la guerre, par Sir Richard Redmayne, K. C. B.

L'Industrie britannique du fer et de l'acier pendant la guerre, par M. W. T. Layton, C. H., C. B. E.

Les Effets de la guerre sur les industries textiles britanniques :

Le Commerce de la laine pendant la guerre, par M. E. F. Hitchcock.

**La Commission de contrôle du coton, par M. H. D. Henderson.

*Production des denrées alimentaires, par Sir Thomas Middleton, K. B. E.

Les Trade-Unions et la guerre, par M. G. D. H. Cole :

**Le Trade-Unionisme et les munitions.

**La Main-d'œuvre dans l'industrie britannique du charbon.

**Les Organisations ouvrières par ateliers.

*L'Organisation du travail et son contrôle, par M. Humbert Wolfe, C. B. E.

Effets de la guerre sur la santé publique :

La Santé de la population civile pendant la guerre, par M. A. W. J. Macfadden, C. B.

La Santé des soldats démobilisés, par M. E. Cunyngham Brown, C. B. E.

*La Vallée de la Clyde pendant la guerre, par M. W. R. Scott et M. J. Cunnison.

L'Ecosse rurale pendant la guerre : série d'études sous la direction de M. W. R. Scott :

Pêcheries écossaises, par M. D. T. Jones ;
Agriculture écossaise, par M. H. M. Conacher ;
Le Travailleur agricole, par M. Duncan ;
La Réforme agraire, par M. W. R. Scott ;
Appendice sur le jute, par M. J. P. Day.

Les Budgets de guerre et la politique financière britannique, par MM. F. W. Hirst et J. E. Allen.

Le Pays de Galles et la guerre, par M. T. Jones.

Manuels pour l'étude de l'économie de guerre :

Dictionnaire des organisations officielles du temps de guerre, par M. N. B. Dearle.

Chronique économique de la guerre, par M. N. B. Dearle.

Etudes d'Histoire sociale britannique pendant la guerre mondiale (en préparation).

Le Coût de la guerre pour la Grande-Bretagne (en préparation).

## Série Italienne

Bibliographie économique et sociale de la guerre, par M. Vincenzo Porri, avec une introduction sur les archives de la guerre, par M. Eugenio Casanova.

La Législation économique de la guerre, par M. Alberto De'Stefani.

La Production agricole en Italie (1914-1919), par M. Umberto Ricci.

Les Classes agricoles en Italie pendant la guerre, par M. Arrigo Serpieri.

Alimentation et rationnement, par M. Riccardo Bachi et Alimentation de l'armée italienne, par M. Gaetano Zingali.

Les Finances de guerre, par M. Luigi Einaudi.

Le Coût de la guerre pour l'Italie, par M. Luigi Einaudi.

De l'Inflation en Italie et de ses répercussions sur les prix, les revenus et les changes étrangers, par M. Pasquale Jannaccone.

*Statistique de la santé publique en Italie pendant et après la guerre, par M. Giorgio Mortara.

Le Peuple italien pendant et après la guerre : étude sociale, par M. Gioacchino Volpe.

*Les Répercussions de la guerre sur la vie économique et sociale du Piémont, par M. Giuseppe Prato.

## Série allemande

Aperçu bibliographique de la littérature allemande relative à l'histoire économique et sociale de la guerre, par M. A. Mendelssohn-Bartholdy et M. E. Rosenbaum, avec une section sur les archives impériales, par M. le comte Musebeck.

Effets de la guerre sur le gouvernement et la constitution de l'Allemagne :

*a*) Le Gouvernement de guerre de l'Allemagne, par M. A. Mendelssohn-Bartholdy ;

*b*) L'Administration politique des territoires occupés, par MM. von Gayl, W. von Kries et L. F. von Köhler.

Effets de la guerre sur la morale et la religion :

*a*) Les Effets de la guerre sur la morale, par M. O. Baumgarten.
*b*) Les Effets de la guerre sur la religion, par MM. Erich Foerster et Arnold Rademacher.
*c*) Les Effets de la guerre sur la jeunesse, par M. Wilhelm Flitner.
*d*) La Guerre et le crime, par M. Moritz Liepmann.

Effets de la guerre sur la population, le revenu et le niveau de la vie en Allemagne :

*a*) Les Effets de la guerre sur la population, par M. R. Meerwarth.
*b*) Les Effets de la guerre sur les revenus, par M. A. Gunther.

Les Effets généraux de la guerre sur la production, par M. Max Sering.

La Guerre et le contrôle gouvernemental :

*a*) Le Contrôle de l'État et sa liquidation, par M. H. Goppert.
*b*) L'Approvisionnement des matières premières et le contrôle du gouvernement, par M. A. Koeth.
*c*) La Coopération économique avec les alliés de l'Allemagne et l'organisation du ravitaillement, par M. W. Frisch.
*d*) L'Utilisation économique des territoires envahis :
La Belgique et la France du Nord, par M. Jahn.
La Roumanie et l'Ukraine, par M. Mann.
La Pologne et la région baltique, par MM. W. von Kries et von Gayl.

Les Effets de la guerre sur le commerce allemand, par M. K. Wiedenfeld,

Les Effets de la guerre sur la navigation et les chemins de fer :

*a*) La Guerre et la flotte allemande, par M. E. Rosenbaum.
*b*) La Guerre et les chemins de fer (en préparation).

L'Influence de la guerre sur l'industrie allemande, par M. Hermann Bücher.

La Guerre et les syndicats ouvriers allemands, par MM. Paul Umbreit, Adam Stegerwald, Antoine Erkelenz et Gustave Bauer.

L'Histoire sociale des classes ouvrières pendant et après la guerre :

*a*) La Guerre et l'ouvrier allemand, par M. David.
*b*) La Guerre et les salaires, par M. Waldemar Zimmermann.

L'Alimentation et l'agriculture :

*a*) La Guerre et la population agricole, par M. Max Sering.
*b*) L'Approvisionnement alimentaire pendant la guerre, par M. Ar. Skalweit.
*c*) La Statistique alimentaire du temps de guerre, par M. Ernest Wagemann.
*d*) L'Influence de la guerre sur la production agricole, par M. Friedrich Aereboe.

Effets de la guerre sur les finances allemandes :

*a*) Effets de la guerre sur la circulation monétaire et les banques (en préparation).
*b*) Les Finances allemandes pendant la guerre, par M. Walter Lotz.

## Série Autrichienne et Hongroise

*Autriche-Hongrie* :

*Bibliographie des documents imprimés, par M. Othmar Spann.
*Les Finances austro-hongroises pendant la guerre, par M. Alexandre Popovics.
Histoire économique militaire ; série d'études écrites sous la direction du professeur von Wieser, du général Krauss, du général Hoën et du colonel Glaise-Horstenau. Le Recrutement, etc., par le colonel Klose ; Munitions et ravitaillement, par le colonel Pflug ; Les Transports sous le contrôle militaire, par le colonel Ratzenhofer ; (autres volumes en préparation).
L'Utilisation économique des territoires occupés : Serbie, Monténégro, Albanie, par le général Kerchnawe ; L'Italie du Nord, par le général Leidl ; l'Ukraine, par le général Krauss ; la Roumanie, par M. Félix Sobotka ; la Pologne, par le général Mitzka.
« Mittel-Europa », préparation d'une nouvelle union économique, par MM. Gratz et Schüller.
La Ruine et le démembrement de la monarchie des Habsbourg, par M. Friedrich von Wieser, avec une section sur la rupture de l'Union économique entre l'Autriche et la Hongrie, par M. Richard Schüller.

*Empire d'Autriche* :

Le Gouvernement de guerre en Autriche, par M. Joseph Redlich.
Réglementation de l'industrie en Autriche pendant la guerre, par M. Richard Riedl.
Le Contrôle de l'alimentation et de l'agriculture en Autriche pendant la guerre, par M. H. Löwenfeld-Russ.
*Le Travail en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Ferdinand Hanusch.
Les Chemins de fer autrichiens pendant la guerre (contrôle civil), par M. von Enderes.
*Le Ravitaillement en charbon de l'Autriche pendant la guerre, par M. von Homann-Herimberg.
Effets de la guerre sur la morale et la religion, par le chancelier Seipel.
La Guerre et le crime en Autriche, par M. Franz Exner.
Le Coût de la guerre en Autriche, par M. Hornik.

*Royaume de Hongrie* :

Histoire générale de l'économie de guerre en Hongrie, par M. Gustave Gratz.
Les Effets de la guerre sur l'administration gouvernementale et sur l'esprit public en Hongrie, par le comte Albert Apponyi.
Histoire de l'industrie hongroise pendant la guerre, par le baron Joseph Szterényi.

Histoire du commerce hongrois pendant la guerre, par M. Alexandre MATLEKOVITS.
Histoire des finances hongroises pendant la guerre, par M. John TELESZKY.
L'Agriculture en Hongrie, par M. MUTSCHENBACHER, et le Contrôle alimentaire, par M. Jean BUD.
La Vie sociale en Hongrie pendant la guerre, par M. Desider PAP.

*La Santé publique et la Guerre en Autriche-Hongrie :*

Exposé général de la santé publique en Autriche-Hongrie, par le docteur VON PIRQUET
Etudes sur la santé publique en Autriche pendant la guerre, par les docteurs HELLY, KIRCHENBERGER, STEINER, RASCHOFSKY, KASSOWITZ, BREITNER, VON BOKAY, SCHACHERL, HOCKAUF, FINGER, KYRLE, ELIAS, ECONOMO, MULLER-DEHAM, NOBEL WAGNER, EDELMAN et MAYERHOFER, avec une introduction par le docteur VON PIRQUET.

PREMIÈRE SÉRIE RUSSE

(*Jusqu'à la Révolution bolchéviste*)

Effets de la guerre sur le gouvernement et les finances nationales en Russie :
- Les Effets de la guerre sur le gouvernement central en Russie, par M. Paul P. GRONSKY.
- Les Finances de l'Etat en Russie pendant la guerre, par M. Alexandre M. MICHELSON.
- La Circulation monétaire en Russie pendant la guerre, par M. Michel V. BERNADSKY.
- Le Crédit d'Etat en Russie pendant la guerre, par M. Paul N. APOSTOL.

Les Municipalités et les Zemstvos pendant la guerre :
- Les Effets de la guerre sur les municipalités russes et l'Union nationale des villes, par M. N. I. ASTROFF.
- Les « Zemstvos » en temps de paix et en temps de guerre, par le prince George E. LVOFF.
- Les « Zemstvos », par le prince Vladimir A. OBOLENSKY.
- L'Union nationale des « Zemstvos » et la « Zemgor » (Fédération de l'Union des Zemstvos et de l'Union des Villes), par M. Serge P. TURIN.
- La Guerre et la psychologie des membres des « Zemstvos », par Isaac V. SHKLOVSKY.

L'Armée russe dans la guerre mondiale, étude d'histoire sociale, par le général Nicolas N. GOLOVINE.
L'Economie rurale en Russie et la guerre, par MM. Alexis ANZIFEROFF, Alexandre BILIMOVITCH et M. O. BATCHEFF.
Les Effets de la guerre sur la propriété foncière et la réforme agraire, par MM. V. A. KOSSINSKY et Alexandre D. BILIMOVITCH.

Le Problème du ravitaillement en denrées alimentaires de la Russie pendant la guerre, par M. Pierre B. Struvé, de l'Académie des Sciences de Russie.

Effets de la guerre sur le mouvement coopératif en Russie :

Le Crédit coopératif et la coopération agricole en Russie et la guerre, par M. Alexis N. Anziferoff.

Le Contrôle de l'industrie par l'Etat en Russie pendant la guerre, par M. Simon O. Zagorsky.

Les Effets de la guerre sur quelques industries :

*a*) Les Mines de charbon, par M. Boris N. Sokoloff.

*b*) L'Industrie chimique, par M. Mark A. Landau.

*c*) L'Industrie du lin et de la laine, par M. Serge N. Tretiakoff.

Les Effets de la guerre sur les questions ouvrières :

*a*) Les Salaires, par Mlle Anna G. Eisenstadt.

*b*) Les Modifications survenues dans la composition des classes ouvrières, par Vladimir T. Braithwaite.

Le Commerce russe durant la guerre, par M. Paul A. Bourysikine.

La Russie et la guerre économique, par le baron Boris E. Noldé.

Les Transports en Russie pendant la guerre, par M. Michel B. Braikevitch.

Les Institutions universitaires russes pendant la guerre, par M. Paul J. Novgorodzoff.

L'Enseignement primaire et l'enseignement secondaire en Russie durant la guerre, par M. Dimitry M. Odinez.

L'Histoire sociale de l'Ukraine pendant la guerre, par M. Nicolas M. Mogilansky.

Statistique de la vie publique en Russie pendant la guerre, par M. S. S. Kohn.

La Russie et la guerre mondiale (synthèse historique), par sir Paul Vinogradoff.

## Série Hollandaise

Effets économiques et sociaux de la guerre dans les Pays-Bas :

L'Effet de la guerre sur le ravitaillement, par M. F. E. Posthuma.

L'Industrie hollandaise, par M. C. P. Zaalberg.

Le Commerce et la navigation hollandais, par M. E. P. de Monchy.

Prix, salaires et coût de la vie, par M. H. W. Methorst.

Banques et circulation, par MM. Vissering et J. Westerman Holstyn.

Les Colonies hollandaises, 1914-1922, par MM. J. H. Carpentier Alting et de Cock-Buning.

** Les Finances de guerre des Pays-Bas, jusqu'en 1918, par M. J. van der Flier.

Les Finances de guerre dans les Pays-Bas, de 1918 à 1922. Le Coût de la guerre, par M. H. W. C. Bordewyk.

Les Effets de la guerre sur le problème du logement, 1914-1922, par M. H. J. Romeyn.

### Série Scandinave

Les Effets de la guerre en Suède, série de monographies :

*a*) La Vie et le travail du peuple suédois. Introduction générale, par M. Eli F. Heckscher.

*b*) L'Agriculture suédoise et l'approvisionnement alimentaire, par M. Carl Mannerfelt.

*c*) L'Industrie suédoise, par M. Olaf Edstrom.

*d*) Les Classes ouvrières, par M. Otto Jarte.

Effets de la guerre sur les finances et le commerce suédois :

*a*) La Circulation et les finances, par M. Eli F. Heckscher.

*b*) Le Commerce suédois, par M. Kurt Bergendal.

La Norvège et la guerre mondiale, par M. Wilhelm Keilhau.

Les Effets économiques de la guerre sur le Danemark, par M. Einar Cohn, avec une étude sur l'Islande, par M. Thorstein Thorsteinsson.

### Série Tchécoslovaque

Problèmes financiers et politiques en Tchécoslovaquie pendant la première année d'après-guerre, par M. A. Rasin.

Les Effets de la guerre sur le peuple tchécoslovaque. Volume d'études, rédigées sous la direction du président Masarik.

### Série Yougo-Slave

Situation économique de la Serbie avant la guerre par M. Velimir Bajkitch.

La Serbie pendant la première année de la guerre, par M. Velimir Bajkitch.

Effets de la guerre, série d'études (en préparation).

### Série Roumaine

La Révolution agraire en Roumanie et dans le sud-est de l'Europe, par M. D. Mitrany.

Conséquences économiques de la guerre en Roumanie :

Les Effets de l'occupation ennemie en Roumanie, par M. G. Antipa.

Les Effets de la guerre sur la santé publique en Roumanie, par M. J. Cantacuzène.

Les Effets de la guerre sur la vie économique roumaine (volume en préparation).

## III

## LISTE DES MONOGRAPHIES PUBLIÉES ET DES ÉDITEURS

(La publication des monographies est faite sous la direction générale de la *Yale University Press*, avec le concours d'éditeurs, dans les différents pays. Chacun des volumes se trouve donc ainsi non seulement à la *Yale University Press*, mais dans tous les pays, chez les éditeurs de l'*Histoire économique et sociale de la guerre.*)

Les ouvrages suivants ont paru ou vont paraître prochainement.

### Série autrichienne et hongroise
(*en allemand*)

Bibliographie des documents imprimés, par M. Othmar Spann.
Les Finances austro-hongroises pendant la guerre, par M. Alexandre von Popovics.
Le Ravitaillement en charbon de l'Autriche pendant la guerre, par M. von Homann-Herimberg.
Le Travail en Autriche pendant la guerre, série d'études sous la direction de M. Ferdinand Hanusch.

### Série belge
(*en français*)

La Législation et l'administration allemandes en Belgique, par MM J. Pirenne et M. Vauthier.
Le Ravitaillement de la Belgique pendant l'occupation allemande, par M. Albert Henry.

### Série anglaise
(*en anglais*)

Le Contrôle des alliés sur la navigation maritime ; une expérimentation d'administration internationale, par sir Arthur Salter, K.C.B.
Le Gouvernement de guerre dans les Dominions, par M. A. B. Keith.
Archives britanniques de paix et de guerre, par M. Hubert Hall.

Prix et salaires dans le Royaume-Uni (1914-1920), par M. A. L. Bowley.
Manuel de l'administration des Archives, par M. Hilary Jenkinson.
La Commission de contrôle du coton, par M. H. D. Henderson.
Bibliographie, par Mlle M. E. Bulkley.
L'Organisation du travail et son contrôle, par M. Humbert Wolfe, C. B. E.
L'Industrie britannique du charbon et la guerre, par sir Richard Redmayne, K. C. B.
Production des denrées alimentaires, par sir Thomas Middleton, K. B. E.
Les Organisations ouvrières par ateliers, par M. G. D. H. Cole.
Le Trade-Unionisme et les Munitions, par M. G. D. H. Cole.
La Main-d'œuvre dans l'industrie britannique du charbon, par M. G. D. H. Cole.
Mécanisme de certains contrôles de l'Etat, par M. E. M. H. Lloyd.
La Vallée de la Clyde pendant la guerre, par M. W. R. Scott et M. J. Cunnison.

### Série Italienne
(*en italien*)

Statistique de la santé publique en Italie pendant et après la guerre, par M. Giorgio Mortara.
Les Répercussions de la guerre sur la vie économique et sociale du Piémont, par M. Giuseppe Prato.

### Série tchécoslovaque
(*en anglais*)

Problèmes financiers et politiques en Tchécoslovaquie pendant la première année d'après-guerre, par M. A. Rasin.

### Série hollandaise
(*en anglais*)

Les Finances de guerre des Pays-Bas, jusqu'en 1918, par M. J. van der Flier.

### Série française
(*en français*)

Bibliographie méthodique de l'Histoire économique et sociale de la France pendant la guerre, par M. Camille Bloch.
Le Problème du régionalisme, par M. Henri Hauser.
L'Industrie française pendant la guerre, par M. Arthur Fontaine.

Les Industries textiles, par M. Albert Aftalion.
Les Forces hydro-électriques pendant la guerre, par M. Raoul Blanchard.
Lyon pendant la guerre, par M. Edouard Herriot.
L'Agriculture française pendant la guerre, par M. Michel Augé-Laribé.
Le Contrôle du ravitaillement de la population civile, par M. Pierre Pinot.
La Vie économique à Bordeaux pendant la guerre, par M. P. Courteault.
Tours et la guerre. Etude économique et sociale, par MM. M. Lhéritier et C. Chautemps.
Les Formes du Gouvernement de guerre, par M. P. Renouvin.
Le Mouvement des prix et des salaires durant la guerre en France, par M. L. March.
La Main-d'œuvre étrangère et coloniale, par M. B. Nogaro et M. le lieutenant-colonel Weil.
La Navigation intérieure en France pendant la guerre, par M. G. Pocard de Kerviler.
Les Dépenses de guerre de la France, par M. G. Jèze.
Les Finances de guerre de la France, par M. H. Truchy.

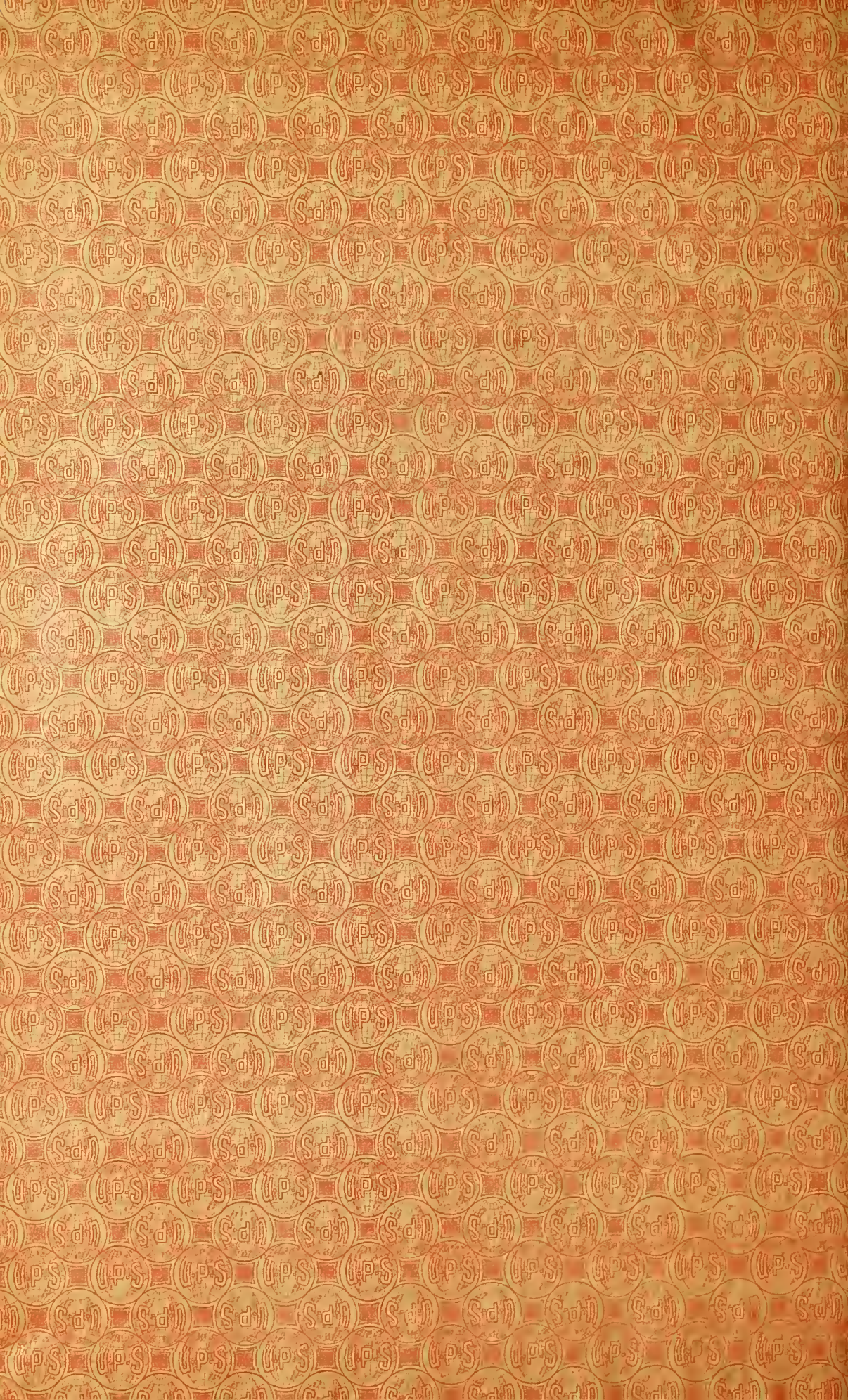
* * *

Les éditeurs et les dépositaires de ces volumes sont les suivants :
Amérique : *Yale University Press*, New-Haven (Connecticut).
Autriche-Hongrie : *Holder-Pichler-Tempsky, A. G.*, Vienne (Autriche).
France : *Les Presses Universitaires de France*, 49, Boulevard Saint-Michel, Paris (France).
Allemagne : *Deutsche Verlags-Anstalt*, Berlin et Stuttgart.
Grande-Bretagne : *Oxford University Press Amen House*, Warwick Square, Londres, E. C. 4.
Italie : *Casa Editrice Laterza*, Bari (Italie).

Toute personne qui désirerait avoir des renseignements sur les volumes parus ou à paraître doit s'adresser à l'éditeur de son pays.

mp. des *Presses Universitaires de France*, Paris. — 1926. — 0.272

401


UPS
SdN

Form 45

940.9 C 216f
v.13

Carn.endow.for int'l.peace-
Div.of econ.& hist.-Econ.hist
of world war-French series

220907

Form 47

940.9 C 216f
v.13

PENNSYLVANIA STATE LIBRARY
Harrisburg

220907

In case of failure to return the books the borrower agrees to pay the original price of the same, or to replace them with other copies. The last borrower is held responsible for any mutilation.

Return this book on or before the last date stamped below.